

Kausiväestö Kymenlaaksossa:  
vapaa-ajan asukkaiden ja matkailijoiden liikkumistarpeisiin vastaaminen

Tiia Niemelä

Pro gradu -tutkielma  
Maantieteen koulutusohjelma  
Oulun yliopisto  
31.5.2021

Yksikkö:	Pääaine:		
Maantieteen tutkimusyksikkö	Maantiede		
Tekijä:	Opiskelija-numero:	2497938	Tutkielman sivumäärä: 93 s. + VII liitteet
Niemelä Tiia Marianne			
Tutkielman nimi:			
Kausiväestö Kymenlaaksossa: vapaa-ajan asukkaiden ja matkailijoiden liikkumistarpeisiin vastaaminen			
Seasonal population in Kymenlaakso: answering the mobility needs of seasonal residents and summer visitors			
Asiasanat:	Vapaa-ajan asuminen, kausiväestö, maaseutu, liikkuminen, liikennepalvelut, Kymenlaakso		
Tiivistelmä:			
<p>Vapaa-ajan asuminen on merkittävä ilmiö Suomessa. Se koskettaa miljoonia suomalaisia ja on oleellinen osa suomalaista identiteettiä. Tämä tutkimus on vapaa-ajan asumiseen keskittyvä tapaustutkimus Kymenlaakson alueelta. Tutkimuksessa selvitetään, miten vapaa-ajan asuminen näkyy Kymenlaaksossa ja miten sen huomioiminen vaikuttaa alueen väestönkehityksen kuvaan. Vapaa-ajan asumiseen liittyy paljon liikkumista. Alueellisten liikennejärjestelmien suunnittelun pohjana on usein tilastoitu väestö ja siksi kausittaisen väestön liikkumistarpeet jäävät suunnittelussa huomiotta. Kuitenkin myös kausiväestöllä on liikkumistarpeita kohde alueella. Tässä tutkimuksessa selvitetään vapaa-ajan asukkaiden ja kesävierailijoiden liikkumistapoja ja tarpeita Kymenlaakson alueella ja pohditaan miten alueellisia liikennepalveluita voisi kehittää vastaamaan näihin tarpeisiin.</p> <p>Kausiväestön liikkumistapoja ja -tarpeita sekä liikennepalveluihin kohdistuvia kehitysideoita selvitetään kesän 2019 aikana kerätyn kyselyaineiston avulla. Kausiväestön liikkumistapoja ja -tarpeita myös vertaillaan alueella vakituisesti asuvien ihmisten liikkumistapoihin. Vakituisten väestön liikkumistavoista tietoa saadaan Kymenlaakson alueella keväällä 2019 toteutetusta liikkumistutkimuskyselystä. Kyselyiden vastauksia tarkastellaan ja analysoidaan sekä QGIS-ohjelmistolla että Microsoft Excel -taulukkolaskentaohjelmassa ja IBM SPSS Statistics -ohjelmistolla. Kausiasumisen ilmiötä ja sen vaikutuksia väestödynamiikkaan tarkastellaan YKR-ruutuihin pohjaavien laskelmien kautta.</p> <p>Tutkimuksen mukaan vapaa-ajan asuminen keskittyy tutkimusalueella pitkälti Pohjois-Kymenlaaksoon ja painottuu kesäaikaan. Vapaa-ajan asuminen vaikuttaa merkittävästi etenkin maaseutualueiden väestöpohjaan. Maaseuduilla väestö lisääntyy kausittain huomattavasti ja kausiasukkaiden huomioiminen väestölaskelmissa muuttaa väestönkehityksen kuvaa tutkimusalueella. Vakituisten väestön ja kausittaisen väestön liikkumistapojen välillä ei ole suurta eroa. Molemmat liikkuvat pääsääntöisesti omalla autolla. Vaikka kausiväestön liikkuminen pohjaa pitkälti yksityisautoiluun, on heillä myös kiinnostusta julkisia liikennepalveluita kohtaan ja liikennepalveluiden kehittäminen koetaan tärkeäksi. Kausiväestön liikkuminen keskittyy Kouvolan keskustan, Pohjois-Kymenlaakson mökkialueiden sekä muutamien tutkimuksessa havaittujen suosittujen kohteiden/palveluiden välille. Erityisesti liikennepalveluita tulisi kehittää Kouvolan keskustan ja syrjäisten mökkialueiden välille. Kausiväestön liikkumistarpeisiin Kymenlaaksossa voitaisiin vastata esimerkiksi kimppakyyti-järjestelyillä tai erilaisilla kutsupohjaisilla liikennepalveluilla. Tutkimuksessa osoitettiin kausiasukkaiden huomioimisen tärkeys liikennesuunnittelussa syrjäisillä maaseutualueilla, joilla yleisesti liikenteen järjestäminen on koettu hankalaksi.</p>			
Muita tietoja:	Tutkimus on toteutettu yhteistyössä Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) kanssa, osana Mobility and Accessibility in Rural Areas (MARA) Interreg BSR -hanketta		
Päiväys:	Oulussa, 31.5.2021		

## Sisällys

<b>1. Johdanto</b>	4
<b>2. Kausiväestö</b>	7
2.1. Mitä on monipaikkaisuus	7
2.2. Vapaa-ajan asuminen ilmiönä Suomessa	10
2.3. Kausiasukkaiden vaikutus väestödynamiikkaan ja aluerakenteeseen	16
2.4. Vapaa-ajan asukkaiden merkitys kunnissa	19
<b>3. Liikenne ja liikkuminen</b>	22
3.1. Liikkumiskäyttäytyminen	22
3.2. Liikkuminen vapaa-ajalla	24
3.3. Liikenteen olosuhteet maaseutualueilla kausiasukkaiden näkökulmasta	26
<b>4. Aineistot ja menetelmät</b>	29
4.1. Tutkimusalue	29
4.2. Mökkeilijöiden ja kesävierailijoiden liikkumiskysely vuonna 2019	34
4.3. Kymenlaakson kevennetty liikkumistutkimus	37
4.4. YKR-ruutuaineisto ja kausiväestön määrä alueella	38
<b>5. Tulokset ja tulosten tarkastelu</b>	40
5.1. Kyselyiden vastaajajoukot	40
5.2. Kausiväestö Kymenlaaksossa	44
5.2.1. <i>Vapaa-ajan asukkaiden vaikutus Kymenlaakson väestödynamiikkaan</i>	49
5.3. Kausiväestön ja vakituisen väestön liikkumistavat- ja tarpeet Kymenlaaksossa	52
5.3.1. <i>Liikkumistottumukset</i>	52
5.3.2. <i>Kuljetut matkat ja matkojen pituudet</i>	54
5.3.3. <i>Kuljutavat</i>	62
5.4. Kymenlaakson liikennepalveluiden kehittäminen	64
5.4.1. <i>Kausiväestön huomioiminen osana Kymenlaakson liikennesuunnittelua</i>	64
5.4.2. <i>Kausiväestön näkökulma Kymenlaakson liikennepalveluiden kehittämiseen</i>	66
5.4.3. <i>Kymenlaakson liikennepalveluiden kehittäminen kausiväestön tarpeisiin</i>	70
<b>6. Johtopäätökset ja pohdinta</b>	73
6.1. Vapaa-ajan asuminen ja vapaa-ajan asumiseen liittyvä liikkuminen tulevaisuudessa	79
<b>8. Lähteet</b>	83
<b>9. Liitteet</b>	92

## 1. Johdanto

Monipaikkaisuus on ajankohtainen ilmiö, joka on viime vuosikymmeninä yleistynyt lisääntyneen liikkuvuuden, globalisaation, teknologian kehityksen ja vapaa-ajan kulutuksen sekä työ- ja perhe-elämän muutosten myötä (Adamiak ym. 2017; Pitkänen & Strandell 2018: 7). Monipaikkaisuutta on tutkittu monesta eri näkökulmasta useilla eri tieteenaloilla. Erityisesti monipaikkaisuutta on tutkittu sosiologian, antropologian ja maantieteen näkökulmasta. Kaupunki- ja aluesuunnittelun saralla monipaikkaisuus puolestaan on melko uusi aihe (Di Marino ym. 2018: 2015–2018). Monipaikkaisuus on ollut esillä erityisesti muuttoliike- ja liikkuvuustutkimuksissa, asumiseen, elämiseen ja vapaa-aikaan keskittyvissä tutkimuksissa, kehitysmaantiedetutkimuksissa, perhetutkimuksessa sekä tilaan liittyvissä identiteettitutkimuksissa (Wood ym. 2015: 365). Sekä kansainvälisesti että myös Suomessa monipaikkaisuuden tutkimus on keskittynyt erityisesti monipaikkaiseen asumiseen. Korona-pandemian aikana monipaikkaisuus ja monipaikkainen asuminen on noussut uudelleen keskusteluun, kun laajan etätyösuosituksen vuoksi vapaa-ajan asumisen ja vakituisen asumisen raja on hämärtynyt. Myös tässä tutkimuksessa keskitytään monipaikkaiseen asumiseen, tarkemmin rajattuna vapaa-ajan asumiseen, joka onkin yksi merkittävimmistä monipaikkaisuuden muodoista. Vapaa-ajan asuminen on tärkeä osa suomalaista elämäntapaa ja identiteettiä (Adamiak ym. 2015: 94). Tilastokeskuksen (SVT 2019a) mukaan Suomessa oli vuonna 2019 kaikkiaan 511 900 vapaa-ajan asuntoa. Vapaa-ajan asuntojen käyttäjiä Suomessa on yli 2 miljoonaa, noin 40 % koko Suomen väestöstä (FCG 2016; Sievänen & Neuvonen 2011: 53). Lomakausina suosituimpien mökkialueiden väestömäärä voi moninkertaistua ulkopaikkakuntalaisten vapaa-ajan asukkaiden tullessa paikalle. Vapaa-ajan asukkaiden lisäksi myös muut matkailijat, jotka oleskelevat vuokramökeissä, matkailukeskuksissa ja hotelleissa lisäävät väestömäärää kausittain (Aho & Ilola 2006).

Suomessa erityisesti maaseutualueet ovat olleet kohteena monipaikkaisuustutkimuksissa (ks. esim. Lehtonen ym. 2019; Lehtonen ym. 2020), sillä monipaikkaisuus vaikuttaa merkittävästi erityisesti maaseutualueilla ja se on nähty maaseutujen kehittämisen yhtenä mahdollisuutena (Pitkänen & Strandell 2018). Myös tässä tutkimuksessa maaseutualueet ovat merkittävässä roolissa, sillä tutkimusalue on pitkälti maaseutumaista aluetta. Syrjäisillä ja harvaan asutuilla maaseutualueilla kohdataan monenlaisia haasteita palveluiden järjestämisen ja kehittämisen kanssa, esimerkiksi taloudellisesti kannattavan julkisen joukkoliikenteen järjestäminen on vaikeaa (Kinnunen & Viilo 2020). Puutteellinen julkinen liikenne ja palveluiden keskittyminen on lisännyt maaseutujen asukkaiden

autoriippuvuutta (Lehtola 2007: 29, 51; Lehtola ym. 2012: 31). Liikenteen kasvun hallinnan, liikenteen energiankulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämisen kannalta henkilöautoilu on kuitenkin ongelmallista (Kalenoja ym. 2009: 11). Huoli kiihtyvästä ilmastomuutoksesta on johtanut hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteisiin. Nämä eivät ole yksistään kasvavien kaupunkiseutujen tavoitteita, vaan myös maaseutukaupungit ja -kunnat haluavat saavuttaa hiilineutraaliuden. Hiilineutraalisuustavoitteisiin pääseminen vaatii toimia useilla eri osa-alueilla, joista liikenne on yksi keskeisimmistä. Koska aluesuunnittelun ja erilaisten toimintojen, kuten esimerkiksi liikennejärjestelmien, kehittämisen taustalla on usein tilastoitu väkiluku ja sen kehitys, jäävät kausiasukkaiden tarpeet usein huomiotta (Lehtonen ym. 2020; Alasalmi ym. 2020: 138). Tässä tutkimuksessa halutaan lähestyä maaseutualueiden liikenteen kehittämisen problematiikkaa uudesta näkökulmasta, eli huomioiden vapaa-ajan asukkaat osana maaseutujen väestöpohjaa.

Monipaikkaisuutta ja siihen liittyvää liikkumista on useimmiten tutkittu vakituisen kodin ja tämän toisen kohteen (esim. vapaa-ajan asunto tai työpaikka) välisten matkojen kautta (ks. esim. Alasalmi ym. 2020; Hiltunen & Rehunen 2014). Vapaa-ajan asukkailla on kuitenkin myös päivittäisiä liikkumistarpeita kohdekunnalla, mutta alueen sisällä tapahtuvaa matkustamista ei ole aikaisemmissa tutkimuksissa juurikaan tutkittu (Næss ym. 2019: 2). On arvioitu, että valtaosa näistä matkoista perustuu yksityisautoiluun (Hiltunen & Rehunen 2014: 14; Adamiak ym. 2015: 32), joka ei moneltakaan kannalta ole kestävä kulkumuoto. Koska vapaa-ajan asunnolla vietetty aika on pidentymässä (Sievänen & Neuvonen 2011: 53; FCG 2016: 27), voi etenkin pidempien etäisyyksien päässä sijaitseville vapaa-ajan asunnoille kuljettavien matkojen määrä vähentyä, ja toisaalta liikkuminen kohdealueella lisääntyä. Siksi on tärkeää tutkia vapaa-ajan asukkaiden liikkumistapoja ja -tarpeita sekä sitä, miten näitä mahdollisesti voitaisiin kehittää kestävämmiksi. Kausiasukkaat tuovat kysyntää maaseudun liikkumispalveluille, ja näin sekä ylläpitävät nykyistä palvelutasoa että edesauttavat uusien palveluiden kehittymistä (Adamiak ym. 2015: 33; Pitkänen ym. 2017: 97).

Tämän tutkimuksen tarkoituksena on selvittää, miten vapaa-ajan asuminen näkyy tutkimusalueella Kymenlaaksossa ja miten vapaa-ajan asuminen muuttaa alueen väestöpohjaa. Tutkimuksessa keskitytään erityisesti vapaa-ajan asukkaiden ja kesävierailijoiden liikkumistapoihin ja -tarpeisiin sekä pyritään löytämään keinoja, joilla näihin liikkumistarpeisiin voitaisiin paremmin ja kestävämmiin vastata näillä syrjäisillä ja harvaan asutuilla maaseutualueilla, joilla kausiasukkaita on runsaasti. Tutkimus on toteutettu yhteistyössä Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) kanssa, osana Mobility and Accessibility in Rural Areas (MARA) Interreg BSR -hanketta, jonka tavoitteena on kehittää ratkaisuja

maaseutualueiden ja syrjäisten alueiden liikenteen kehittämiseksi. Tutkimuskysymykset, joihin työssä pyritään löytämään vastauksia, on määritelty seuraavasti:

1. Miten vapaa-ajan asuminen näkyy Kymenlaaksossa ja miten se vaikuttaa alueen väestödynamiikkaan?
2. Mitkä ovat vapaa-ajan asukkaiden ja kesävierailijoiden liikkumistavat ja -tarpeet Kymenlaaksossa ja poikkeavatko ne alueella vakituisesti asuvien ihmisten liikkumistavoista ja -tarpeista?
3. Miten alueellisia liikennepalveluita voisi Kymenlaaksossa kehittää siten, että ne palvelisivat myös vapaa-ajan asukkaita ja kesävierailijoita?

Tutkielman alussa taustoitetaan vapaa-ajan asumisen ilmiötä yleisesti Suomessa sekä avataan sen moninaisia vaikutuksia muun muassa väestödynamiikkaan, aluetalouteen, ympäristöön sekä palveluiden kysyntään. Lisäksi perehdytään vapaa-ajan asumiseen liittyvään liikkumiseen. Koska vapaa-ajan asuminen vaikuttaa merkittävästi nimenomaan maaseuduilla ja myös tutkimusalue on pitkälti maaseutumaista aluetta, perehdytään myös maaseutualueiden liikenteellisiin olosuhteisiin vapaa-ajan asukkaiden näkökulmasta. Aikaisempaan tutkimuskirjallisuuteen perustuvan taustoituksen jälkeen esitellään tutkimusalue, keskeisimmät aineistot, tutkimuksessa käytetyt menetelmät sekä pohditaan aineistojen ja menetelmien vaikuttavuutta tulosten luotettavuuteen. Tämän jälkeen esitellään kyselyiden vastaajajoukot sekä perehdytään vapaa-ajan asumisen ilmiöön Kymenlaaksossa ja tarkastelen millaisia vaikutuksia sillä on alueelliseen väestödynamiikkaan. Tämän jälkeen pureudutaan liikkumistapoihin ja -tarpeisiin sekä kausiväestön että vakituisen väestön näkökulmista ja pohditaan miten alueelliset liikennepalvelut vastaavat kausiväestön tarpeita ja miten niitä voisi mahdollisesti kehittää. Lopussa pohditaan myös vapaa-ajan asumisen tulevaisuutta sekä sitä, miten vapaa-ajan asumiseen liittyvä liikkuminen tulee tulevaisuudessa muuttumaan.

Liikkumisen suhteen henkilöautoilun voidaan olettaa olevan kaikista suosituin kulkumuoto sekä vapaa-ajan asukkaiden ja matkailijoiden kuin myös vakituisen väestön keskuudessa. Henkilöautoilun ollaan jo aikaisemmissa tutkimuksissa (ks. esim. Rantanen ym. 2012; Kinnunen & Viilo 2020) todettu olevan suosituin kulkumuoto maaseutualueilla ja myös vapaa-ajan asukkaiden liikkumisen on oletettu pohjaavan yksityisautoiluun (ks. esim. Hiltunen & Rehunen 2014; Adamiak ym. 2015; Næss ym. 2019). Vaikka lisääntynyt ilmastotietoisuus

ehkä ohjaa tekemään kestävämpiä valintoja myös liikkumisen suhteen voidaan olettaa, että henkilöautoilu tulee vielä lähitulevaisuudessaakin olemaan suosituin kulkumuoto. Tämä johtuu henkilöauton eduista julkiseen liikenteeseen verrattuna, julkisen liikenteen kehittämisen kestosta sekä tiukasti muovautuneista asenteista ja totutuista tavoista. Myös aikaisemmissa tutkimuksissa on arveltu, että mökkeilyn edellytykset myös tulevaisuudessa liittyvät vahvasti henkilöauton käyttömahdollisuuksiin (Saaristoasiain neuvottelukunta & FCG 2017: 50–51; Nevalainen 2007: 48). Vaikka henkilöautoilun on nähty myös tulevaisuudessa säilyttävän asemansa keskeisenä kulkumuotona, on aikaisemmissa tutkimuksissa myös arveltu, että muiden kulkumuotojen käyttö voi yleistyä (Strandell 2020: 88; Nevalainen 2007: 48; Lehtola ym. 2012: 23; Saaristoasiain neuvottelukunta & FCG 2017: 50–51). Vapaa-ajan asukkaiden ja matkailijoiden sekä vakituisen väestön liikkumistarpeet voivat erota toisistaan, vaikka liikkumistavoissa ei merkittäviä eroja olisikaan. Koska vapaa-ajan asuminen keskittyy kesälle ja loma-ajoille (Adamik ym. 2015: 27–28), keskittyvät myös vapaa-ajan asukkaiden ja matkailijoiden liikkumistarpeet kesään ja loma-aikoihin. Vakituisen väestön puolestaan tarvitsee liikkua paljon myös arkena, esimerkiksi työ- ja opiskelumatkoilla (Henkilöliikennetutkimus 2016). Lisäksi koska vakituinen väestö on suurelta osin Kymenlaaksossa keskittynyt kaupunkeihin ja kaupunkien laitamille samoin kuin valtaosa palveluista ja työpaikoistakin (SVT 2019b; Joensuu ym. 2012: 22; Kymenlaakson maakuntakaava...2020: 36), voidaan olettaa, että myös liikkuminen keskittyy pitkälti näille alueille. Kausiväestö puolestaan on keskittynyt Pohjois-Kouvolaan maaseutumaisille alueille, joten liikkuminenkin tapahtunee ainakin osittain maaseudulla, vaikka palveluita haettaisiinkin keskustoista ja kaupungeista.

## **2. Kausiväestö**

### **2.1. Mitä on monipaikkaisuus**

Monipaikkaisuus (multi-locality) tarkoittaa sitä, että ihmisen elinympäristö koostuu useammasta eri paikasta sekä liikkumisesta näiden välillä (Haukkala 2011: 6; Pitkänen ym. 2020; Lehtonen ym. 2019: 7). Monipaikkaisuudessa yhdistetään erilaisten paikkojen tarjoamia mahdollisuuksia omien tai kollektiivisten tavoitteiden täyttymiseksi, esimerkiksi henkilökohtaisten elinolojen parantamiseksi (Weichhart 2015a: 61). Monipaikkaisuus voi liittyä niin asumiseen, työhön, vapaa-aikaan, sosiaalisiin suhteisiin tai identiteettiin, ja se voi olla joko vapaaehtoista tai olosuhteiden tai elämäntilanteen pakottamaa (Huovari ym. 2020; Haukkala 2011: 11). Vapaaehtoista monipaikkaisuutta on muun muassa vapaa-ajan asuminen,

harrastustoiminta, useisiin paikkoihin yhdistyvä identiteetti, sekä monipaikkainen työ, joka tosin osaltaan voi olla myös pakotettua (Haukkala 2011: 11). Pitkäsen ja Strandellin (2018) mukaan myös matkailu ja lomailu saa aikaan monipaikkaisuutta, joka tässä tutkimuksessa ymmärretään vapaaehtoisena. Pakotettua monipaikkaisuutta puolestaan ovat mm. asunnottomuus, avioerolasten liikkuminen kotien välillä, lasten huostanotto, laitoshoido, vankilatuomiot, pakolaisuus ja toiseen asuinpaikkaan yhdistyvä identiteetti (Haukkala 2011: 11; Pitkänen & Strandell 2018: 17). Monipaikkaisuuden muodot eivät kuitenkaan ole toisiaan poissulkevia, sillä Pitkäsen ja Strandellin (2018: 17) mukaan ne voivat olla myös päällekkäisiä, peräkkäisiä tai syklisiä. Monipaikkaisuuden muodot näyttäytyvät eri tavalla maaseudulla ja kaupungeissa. Kaupunkien monipaikkaisuus liittyy useimmiten työhön, opiskeluun tai sosiaalisiin suhteisiin. Maaseudulla monipaikkaisuus linkittyy vapaa-ajan asumiseen, sekä kausi- ja etätyöhön liittyvään monipaikkaiseen asumiseen (Shier ym. 2015; Pitkänen & Strandell 2018: 6).

Monipaikkaisuus on tunnistettu tärkeäksi tutkimuskohteeksi ja sitä onkin tutkittu aikaisemmin jo monesta eri näkökulmasta useilla eri tieteenaloilla. Ensimmäisen kerran monipaikkaisuuden termi esiintyi Weichhartin (2015a: 65) mukaan etnologisissa ja antropologisissa julkaisuissa, ja siitä keskusteltiin avioliiton jälkeisten asumisjärjestelyjen yhteydessä. Monipaikkaisuuden termi viittaa hyvin monimutkaiseen ja monitahoiseen ilmiöön, ja eri tieteenaloilla se onkin usein määritelty eri tavoin (Weichhart 2015a: 65). Monipaikkaisuutta on tutkittu pääasiassa sosiologian, antropologian, maantieteen ja organisaatiotutkimusten näkökulmasta. Kaupunki- ja aluesuunnittelun saralla monipaikkaisuus puolestaan on melko uusi aihe (Di Marino ym. 2018: 2015–2018). Pitkäsen ja Strandellin (2014: 7) mukaan eurooppalainen monipaikkaisuuden tutkimus on keskittynyt erityisesti urbaaneihin ympäristöihin. Maaseudun monipaikkaisuutta ovat tutkineet muun muassa De Haan ym. (2003) ja Greiner (2012), jotka ovat tarkastelleet tutkimuksissaan maaseutujen ja kaupunkien välistä muuttoliikettä ja työssäkäyntiä. Osaltaan monipaikkaisuuteen kuuluu myös yksilön oma tunne tiettyyn paikkaan tai alueeseen kiinnittymisestä liikkuvassa ja globaalissa maailmassa. Tätä ovat tutkineet muun muassa Gustafson (2009) ja Savage ym. (2005). Weichhart (2015a: 64–65) jaottelee monipaikkaisuiden kolmeen tyyppiin; nomadismiin, translokaalisuuteen (translocality) sekä monipaikkaiseen asumiseen. Nomadismilla hän viittaa elämäntapaan, jossa vaihdetaan olinpaikkaa säännöllisesti. Se juontaa juurensa eläinten paimentamisesta. Translokaalisuuden hän puolestaan ymmärtää sosiaalisten suhteiden kautta, jossa henkilöiden ei tarvitse olla fyysisesti läsnä, vaan vuorovaikutus tapahtuu esimerkiksi nykyaikaisten



viestintävälineiden kautta. Monipaikkaisessa asumisessa sen sijaan ihmisellä on useampi kuin yksi koti, joissa vietetään aikaa.

Monipaikkainen asuminen (multilocal living/residential multi-locality/multiple dwelling) on ollut useiden tutkimusten keskiössä ja ilmiötä on tarkasteltu useista näkökulmista. Esimerkiksi Dittrich-Wesbuer ym. (2015) jäsentävät artikkelissaan monipaikkaista asumista erilaisten motiivien kautta, Schier ym. (2015) ovat puolestaan tutkineet monipaikkaista asumista perheiden näkökulmasta ja McIntyre ym. 2006 kirjassaan keskittyvät monipaikkaiseen asumiseen liittyvään muuttoliikkeeseen ja ihmisten liikkumiseen erityisesti matkailun näkökulmasta. Müllerin ja Hallin (2018) toimittama kirja *The Routledge Handbook of Second Home Tourism and Mobilities* käsittelee myös monipaikkaista asumista hyvin monipuolisesti eri näkökulmista eri maissa. Weichhart (2015b) ja Weiske ym. (2015) puolestaan ovat käsitelleet monipaikkaiseen asumiseen liittyviä teorioita ja menetelmiä ja todenneet, että monipaikkainen asuminen on hyvin monimuotoinen ilmiö, jonka tutkimiseen ei ole olemassa yhtä ja ainutta oikeaa teoreettista kehystä, jonka kautta ilmiötä voisi lähestyä. Wood ym. (2015: 365) ovatkin korostaneet, että monipaikkaista asumista on tärkeä tutkia useilla eri tieteenaloilla ja eri näkökulmista, sillä tarkastelu vain yhden tutkimusalan näkökulmasta johtaa ilmiön tiettyjen puolien pois jättämiseen.

Suomessa monipaikkaisuutta on tutkittu eniten vapaa-ajan asumisen sekä myös monipaikkaisen työn näkökulmasta (ks. esim. Adamiak ym. 2017; Adamiak ym. 2015; Pitkänen & Strandell 2018; Alasalmi ym. 2020). Vapaa-ajan asumisen tutkimisen painotusta Suomessa selittää mm. se, että se on monipaikkaisuuden muodoista volyymiltaan merkittävän, sillä vapaa-ajan asuntoja on Suomessa yli puoli miljoonaa (Lehtonen ym. 2020: 71). Vapaa-ajan asumisen määrä ja maantieteellinen jakautuminen on myös monipaikkaisuuden muodoista parhaiten arvioitavissa vapaa-ajan asuntojen tilastointien pohjalta (Adamiak ym. 2017). Vapaa-ajan asumista on sekä Suomessa että kansainvälisesti tutkittu jo 1960–1970-luvuilta lähtien (Vuori 1966; Coppock 1977). Vapaa-ajan asumiseen liittyvä tutkimus on kuitenkin yleistynyt vasta 2000-luvulla, kun vapaa-ajan asumisen merkitys ja kansainvälinen suosio ovat lisääntyneet (Vepsäläinen ym. 2015). Vapaa-ajan asumista ja kausiluonteista liikkuvuutta sekä sen vaikutusta väestödynamiikkaan on tutkittu erityisesti matkailun saralla (ks. esim. Bell & Ward 2000; McIntyre ym. 2006; Müller & Hall 2018). Aluetaloudellisten vaikutusten myötä vapaa-ajan asuminen voidaankin rinnastaa matkailuelinkeinoon (Kauppila & Järviluoma 2020), vaikka sen on perustavanlaatuisesti myös havaittu poikkeavan muusta matkailusta (Pitkänen & Strandell 2018: 9). Erityisesti maaseutualueet ovat olleet kohteena monipaikkaisuustutkimuksissa Suomessa (Lehtonen ym. 2019; Lehtonen ym. 2020), sillä

monipaikkaisuus vaikuttaa merkittävästi erityisesti maaseutualueilla ja se on nähty maaseutujen kehittämisen yhtenä mahdollisuutena (Pitkänen & Strandell 2018). Vepsäläisen ym. (2015) mukaan vapaa-ajan asuminen onkin 2000-luvulla noussut merkittäväksi teemaksi maaseudun kehittämisessä.

## 2.2. Vapaa-ajan asuminen ilmiönä Suomessa

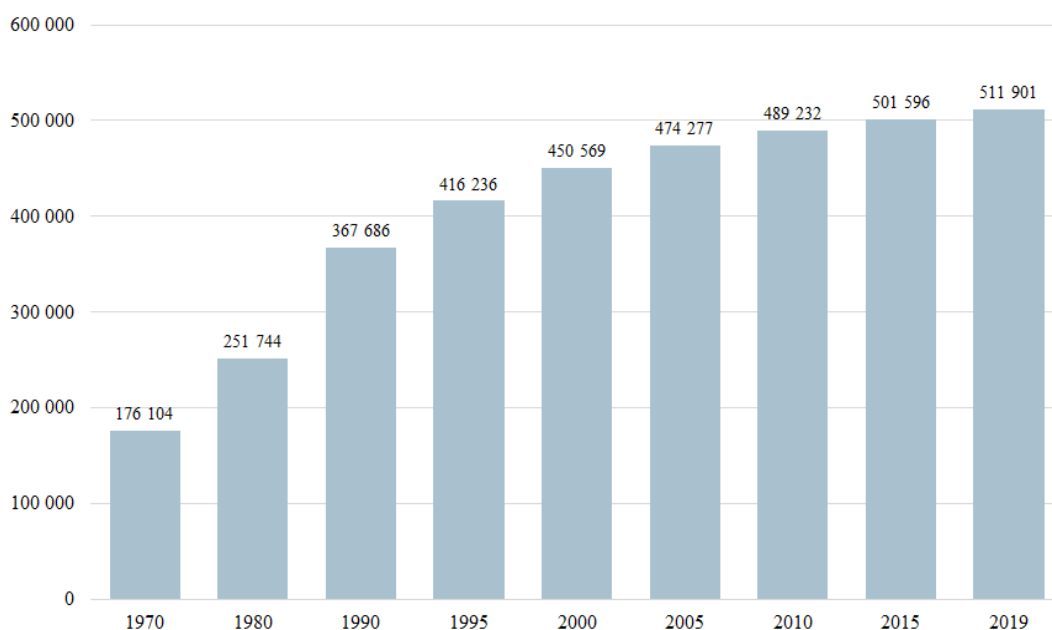
Kuten edellä todettiin, on monipaikkaisuus hyvin laaja ja monimuotoinen ilmiö. Adamiakin ym. (2017) sekä Pitkäsen ja Strandellin (2018) mukaan monipaikkaisuuden muodoista merkittävin yksittäinen väestöryhmä ovat vapaa-ajan asukkaat. Vapaa-ajan asuminen on monipaikkaista asumista, jossa ihmisillä on useampi kuin yksi asuinpaikka, joissa asutaan vuorotellen (Dittrich-Wesbuer ym. 2015). Vapaa-ajan asukkaiden lisäksi tätä väestöryhmää voidaan kuvata termeillä mökkiläiset ja kausiasukkaat. Tässäkin tutkimuksessa näitä termejä käytetään monin paikoin myös rinnakkain. Joissakin tutkimuksissa (ks. esim. Lehtonen 2019) ilmiötä on myös kuvattu termillä kausiväestö. Tässä tutkimuksessa termiin kausiväestö liitetään kuitenkin myös kuuluvaksi kausittaiset kesävierailijat ja matkailijat, jotka olivat mukana tämän tutkimuksen aineistossa. Vapaa-ajan asuminen on hyvin yleistä sekä Suomessa että myös muissa Pohjoismaissa (Back & Marjavaara 2017: 595–596). Vapaa-ajan asuntojen määrä maiden asukasluokuihin suhteutettuna onkin eteläisen Euroopan maiden ohella Pohjoismaissa Euroopan korkeimpia, Keski-Euroopassa ja Euroopan ulkopuolisissa kehittyneissä maissa vapaa-ajan asuntoja on huomattavasti vähemmän (Adamiak ym. 2015: 7–8). Vaikka vapaa-ajan asuminen on merkittävä ilmiö myös muissa Pohjoismaissa, on Adamiakin ym. (2015: 8) vertailun mukaan Suomessa vapaa-ajan asuntojen määrä suhteessa maan väkilukuun kaikista suurin. Vapaa-ajan asuminen ja mökkeily ovatkin tärkeä osa suomalaista kulttuuria ja monipaikkainen asuminen koskettaa miljoonia suomalaisia (Pitkänen & Strandell 2018; Adamiak ym. 2015). Vapaa-ajan asuminen on kuitenkin erilaista eri maissa ja eri alueilla (Vepsäläinen 2017; Back & Marjavaara 2017: 595). Keskeiset erot vapaa-ajan asumisessa eri maiden välillä liittyvät olennaisesti vapaa-ajan asuntojen sijaintiin. Suomessa vapaa-ajan asunnot sijaitsevat hajallaan maaseudun haja-asutusalueilla, irrallaan muusta maaseudun yhdyskuntarakenteesta ja kyläyhteisöistä (Vepsäläinen 2017; Vepsäläinen ym. 2015), kun taas monissa muissa maissa vapaa-ajan asuminen on keskittyneempää ja urbaanimpaa ja usein se sijoittuu erilaisiin kylämäisiin ryppäisiin tai loma-asuntoalueille (ks. esim. Hall & Müller 2004; Vepsäläinen 2017: 5; Back & Marjavaara 2017). Koska tämän tutkimuksen kohdealue, eli Kymenlaakso, on myös Suomessa, tarkastellaan tässä kappaleessa vapaa-ajan asumisen ilmiöitä

nimenomaan Suomen näkökulmasta. Seuraavaksi tarkastellaan vapaa-ajan asuntojen tilastointia, määrällistä kehitystä, alueellista sijoittumista ja käyttämistä.

Kausiasukkaiden lukumäärän seuranta ja tilastointi ei väestön liikkuvuuden vuoksi ole helppoa. Kausiasukkaiden tilastoinnin keskeinen este on sopivien seurantamenetelmien ja -aineistojen puute. Otospohjaisesti ilmiöitä voidaan tarkastella erilaisten kyselyiden kautta. Kvantitatiivisten tietolähteiden, kuten esimerkiksi matkapuhelimien sijaintitiedon paremman hyödyntämisen avulla ilmiöistä voitaisiin saada kattavampaa tietoa, mutta näissä menetelmissä rajoitteena on datan saatavuuteen ja käsittelyyn liittyvät haasteet sekä yksilöiden tietosuojasäädökset (Alasalmi ym. 2020: 103; Talja 2018: 62–67; Dittrich-Wesbuer ym. 2015: 411). Kausiasukkaiden määrää kuitenkin voidaan selvittää esimerkiksi tarkastelemalla vapaa-ajan asuntojen määrää sekä sitä, kuinka suuren osan ajasta ihmiset näillä viettävät (Adamiak ym. 2017). Tarkemmin tämä Adamiakin ym. (2017) laskentatapa esitellään tutkimuksen kohdassa 4.3 YKR-ruutuaineisto ja kausiväestön määrä alueella. Vapaa-ajan asuntojen määrää voidaan seurata muun muassa tilastokeskuksen tuottamien tilastointien avulla. Vapaa-ajan asuntojen määrä tilastoihin saadaan Väestörekisterikeskuksen rakennus- ja huoneistotietokannasta, joka sisältää tietoja rakennusten käyttötarkoituksesta ja nykyisestä käyttötilanteesta sekä muun muassa rakennuksen sijainnista, koosta, rakentamisajankohdasta ja omistuksesta (Adamiak ym. 2015: 8). Tilastokeskuksen (SVT 2019a) määritelmän mukaan kesämökillä tarkoitetaan sijaintipaikalleen kiinteästi rakennettua asuinrakennusta, jota käytetään loma- tai vapaa-ajan asuntona. Kesämökkikantaan ei lasketa liiketoimintaa palvelevia vuokrattavia lomamökkejä, lomakyläien rakennuksia tai siirtolapuutarhamökkejä. Adamiakin ym. (2015: 8) sekä Vepsäläisen ja Rehusen (2009: 46) mukaan tilastointi ei kuitenkaan ole täysin luotettavaa ja vapaa-ajan asuminen on todellisuudessa tilastointeja yleisempää. Tämä selittyy muun muassa sillä, että vapaa-ajan asuntojen rekisteröinnissä rakennusten käyttötarkoitus kirjataan rakennuskohtaiseksi, eli esimerkiksi yksittäisiä loma-asumis-huoneistoja ei näy rekistereissä. Toiseksi käyttötarkoituksen muutosta vakituisesta asunnosta vapaa-ajanasunnoksi ei välttämättä ilmoiteta rekisteriin (Adamiak 2015: 8). Useat käytöstä poistuneet vakituiset asuinrakennukset kirjautuvat rekisteriin tyhjillään oleviksi, vaikka niitä todellisuudessa käytettäisiin vapaa-ajan asumiseen (Vepsäläinen & Rehunen 2009: 46). Sikiö ym. (2014) ovat tutkineet maaseudun tyhjiä asuntoja ja niiden merkitystä. Heidän tekemän kyselyn mukaan Suomessa vuonna 2011 tyhjillään olevista asunnoista jopa 70 % käytettiin vapaa-ajan asumiseen. Vepsäläisen ja Rehusen (2009: 43) mukaan vapaa-ajan asunnoiksi myös rekisteröidään sellaisia rakennuksia, jotka eivät oikeasti kuuluisi siihen käyttötarkoitukseluokkaan, esimerkiksi vuokrattavia mökkejä tai saunarakennuksia saatetaan

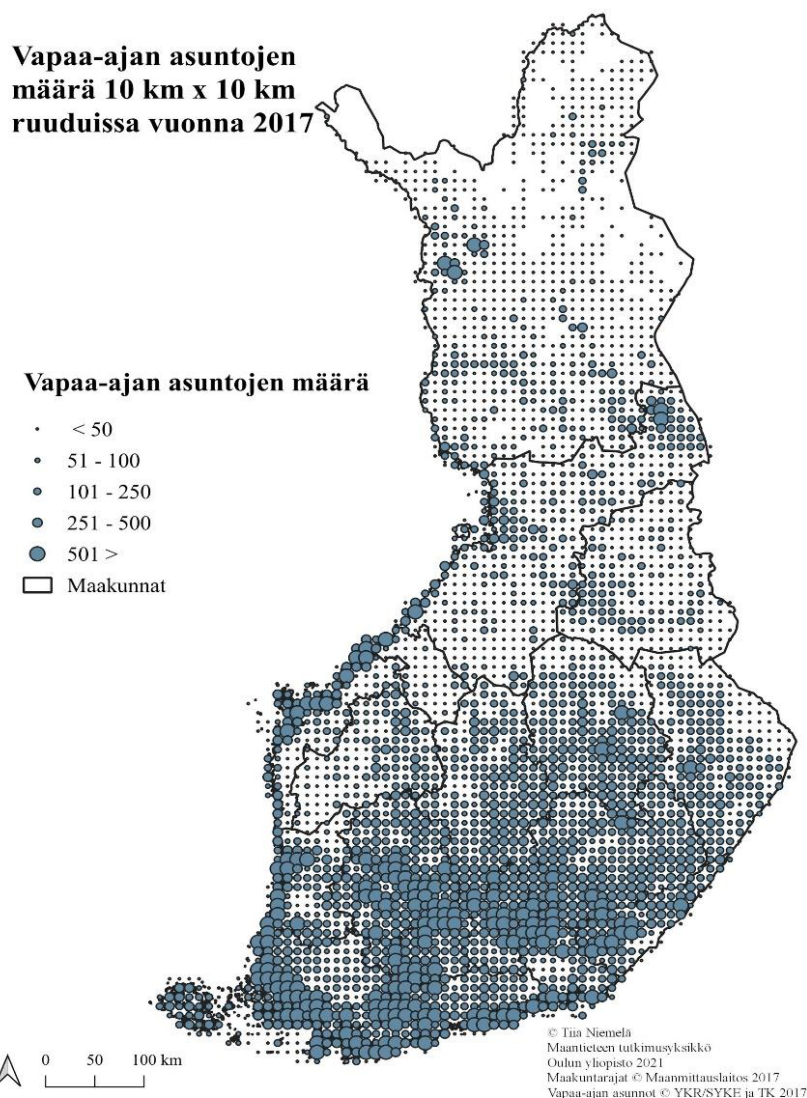
rekisteröidä vapaa-ajan asunnoiksi. Myöskään vapaa-ajan asuntojen todellisista käyttö- ja käyttäjämääristä ei näissä rekistereissä ole tietoa. Näitä puutteita voidaan täydentää kesämökkibarometrin avulla. Kesämökkibarometri on valtakunnallinen Saaristoasiain neuvottelukunnan ja Tilastokeskuksen tuottama vapaa-ajan asumista kuvaava seurantajärjestelmä (Adamiak ym. 2015: 9), joka koostuu mökkiläiskyselyosuudesta sekä tilastollisen- ja tutkimustiedon analyyseistä (FCG 2016).

Vapaa-ajan asukkaiden määrä on Suomessa viime vuosikymmeninä kasvanut, sillä sekä vapaa-ajan asuntojen määrä että siellä vietetty aika on lisääntynyt (Lehtonen & Vihinen 2020: 104) Tilastokeskuksen (SVT 2019a) mukaan kesämökkien määrä Suomessa on vuodesta 1970 vuoteen 2019 lähes kolminkertaistunut. Mökkirakentaminen oli nopeinta 1980-luvulla, jolloin uusia mökkejä valmistui yli 100 000 (kuva 1). Suomessa oli Tilastokeskuksen (SVT 2019a) mukaan vuonna 2019 kaikkiaan 511 900 vapaa-ajan asuntoa. Tilastokeskuksen luvuista poiketen mökkibarometri (FCG 2016) arvioi, että Suomessa vuonna 2014 oli kaikkiaan 600 000 vapaa-ajan asuntoa. Tämä 100 000 vapaa-ajan asunnon poikkeama tilastokeskuksen arvioon johtuu siitä, että Suomessa on reilut 100 000 tyhjillään olevaa vakituiseen asumiseen tarkoitettua asuntoa, joita arvellaan todellisuudessa käytettävän vapaa-ajan asutukseen (Sikiö ym. 2014; FCG 2016: 16).



Kuva 1. Kesämökkien määrän kehitys Suomessa vuodesta 1970 vuoteen 2019. Lähde: SVT 2019a

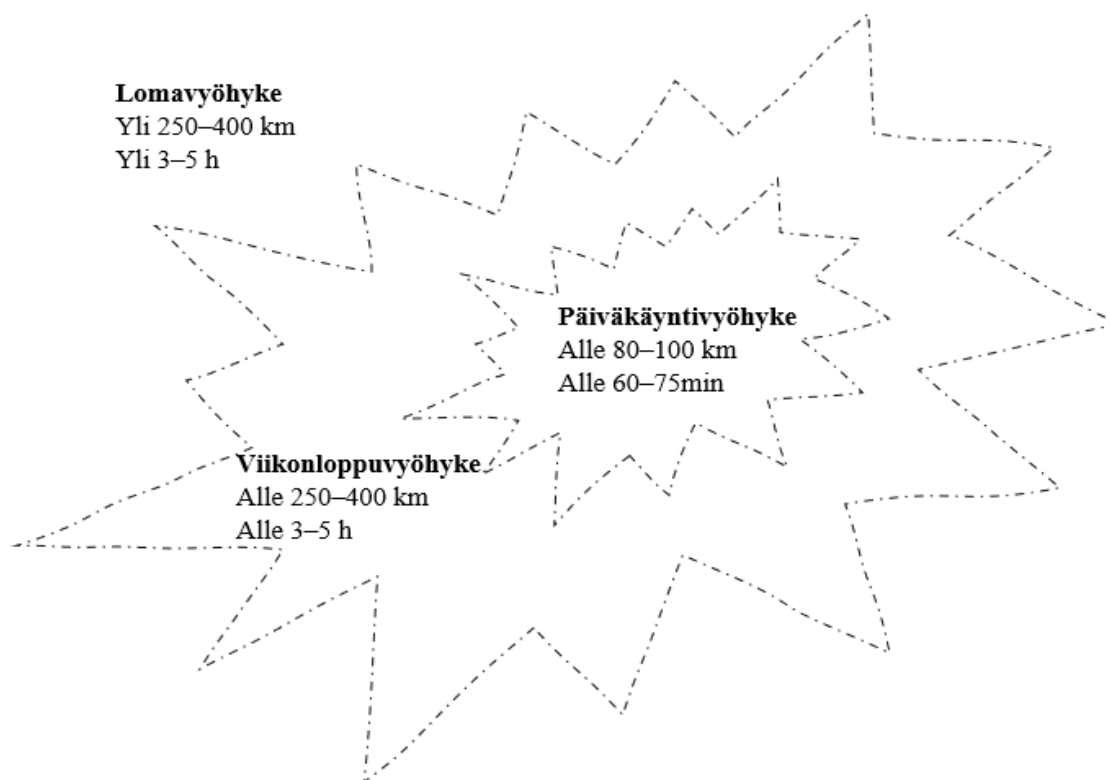
Kuvassa 2 esitetään vapaa-ajan asuntojen sijoittuminen 10 km x 10 km ruuduissa. Vapaa-ajan asunnot on poimittu Suomen ympäristökeskuksen yhdyskuntarakenteen seurannan (YKR) aineistosta, jossa rakennustiedot (mm. rakennusten käyttöluokka) tulee väestörekisterikeskuksen rakennus- ja huoneistorekisteristä. Vapaa-ajan asuminen Suomessa keskittyy Järvi-Suomeen, rannikkoalueille ja Lapin matkailukeskuksiin (Adamiak ym. 2017: 1042). Tiheimmin vapaa-ajan asuntoja on Tampereen ja Lappeenrannan sekä Tampereen ja Helsingin välisillä vyöhykkeillä. Myös Turun ja Vaasan saaristoissa vapaa-ajan asutusta on paljon (kuva 2, Adamiak 2015: 9–10). Tilastokeskuksen (SVT 2019a) mukaan vuonna 2019 maakunnista mökkivaltaisimpia olivat Varsinais-Suomi ja Etelä-Savo, joissa molemmissa oli reilut 50 000 mökkiä. Vapaa-ajan asumista on Suomessa maantieteellisesti varsin laajoilla ja erilaisilla alueilla. Tyypillisesti suomalaiset vapaa-ajan asunnot kuitenkin sijaitsevat haja-asutusalueiden vesistöjen rannoilla tai metsäisissä maisemissa. (Adamiak ym. 2015: 25,50; Vepsäläinen & Rehunen 2009: 43; Hiltunen & Rehunen 2014: 9).



Kuva 2. Vapaa-ajan asuntojen määrä 10 km x 10 km ruuduissa vuonna 2017.

Vapaa-ajan asunnolla vietetyn ajan kesto, toistuvuus ja kausittaisuus voivat vaihdella merkittävästi (Pitkänen ym. 2017). Adamikin ym. (2015: 27–28) tutkimuksen mukaan vapaa-ajan asuntojen käyttö on selvästi kausittaista loma-aikoja mukaillen ja kesäsesonki hallitsee vapaa-ajan asuntojen käyttöä. Vapaa-ajan asunnoilla vieraillaan eniten heinäkuussa ja silloin siellä myös vietetään pidempiä aikoja. Kesäkauden ulkopuolella käynnit ovat yleensä viikonloppumatkoja tai päiväkäyntejä. Vapaa-ajan asuntojen talvikäyttö on yleisintä Pohjois-Suomen hiihtokeskuksissa. Mutta huomattavaa on, että kuitenkin myös Lapissa vapaa-ajan asuminen on yleisintä kesäaikaan (Adamiak ym. 2015: 27–28). Luonnon virkistyskäytön valtakunnallisen inventoinnin (LVVI) (Sievänen & Neuvonen 2011: 53) sekä vuoden 2016 mökkibarometrin (FCG 2016: 27) mukaan vapaa-ajan asunnolla vietetty aika on kasvanut viimeisimpien vuosikymmenien aikana. Tämä johtuu muun muassa vapaa-ajan asuntojen varustelutason parantumisesta sekä vapaa-ajan asuntoja aktiivisesti käyttävien eläkeläisten lisääntymisestä. Vaikka vapaa-ajan asuntoja käytetään selkeästi eniten kesäkaudella, on mökkien varustelutason parantuminen ja teknologian kehityksen mahdollistama etätyöskentely myös laajentanut käyttöä kesän lisäksi muihinkin vuodenaikoihin (Aho & Ilola 2006: 7).

Vakituisen asuinpaikan ja vapaa-ajan asunnon välinen matka vaikuttaa vapaa-ajan asunnolla vierailujen tiheyteen, sekä siellä vietettyyn aikaan (ks. esim. Kauppila 2010). Kauppila (2010) on muodostanut aikaisempien tutkimuksien tuloksia mukaillen vyöhykemallin (Kuva 3), joka kuvaa vapaa-ajan asunnon ja vakituisen kodin välistä etäisyyttä. Mallissa muodostuu tähtimäisiä vyöhykkeitä lomakohteiden ympärille ja kilometrit ja tunnit edustavat etäisyyttä ja autolla kuljettua matka-aikaa lähtöalueelta. Mallin vyöhykkeiden sakarat asettuvat erilaisten liikenteellisten olosuhteiden mukaisesti. Esimerkiksi tieverkoston laatu tai teiden ruuhkaisuus vaikuttavat lomakohteen saavutettavuuteen. Lyhyen matkan viikonloppuvyöhykkeelle on mahdollista tehdä useita lyhyitä vierailuja vuodessa, kun taas kauemmalla lomavyöhykkeellä vieraillaan harvemmin, mutta todennäköisesti viivytään pidempiä aikoja. Luonnollisesti myös lähempänä sijaitsevilla vapaa-ajan asunnoilla on mahdollisuus viettää pidempiä aikoja, niinpä viikonloppuvyöhykkeillä onkin mahdollisuus viettää vuodessa enemmän öitä, kuin lomavyöhykkeellä (Kauppila 2010: 166–167).



Kuva 3. Päiväkäynti-, viikonloppu- ja lomavyöhyke absoluuttisesti (kilometreinä) ja suhteellisesti (ajoaikana) mitattuna. Muokattu Kauppilan (2010: 166) kuvasta

Vapaa-ajan asunnot sijaitsevat tyypillisesti lähellä omistajansa asuinpaikkaa (SVT 2019a; Adamiak 2015: 50). Vapaa-ajan asunnoista suurin osa sijaitsee samassa maakunnassa, missä omistaja vakituisesti asuu. Poikkeuksena Uudenmaan maakunta, jossa vain vajaa kolmasosa maakunnan asukkaiden omistamista vapaa-ajan asunnoista sijaitsee Uudellamaalla (SVT 2019a). Tätä selittää muuan muassa se, että Uudellamaalla on väestömäärään suhteutettuna vähiten vapaa-ajan asuntoja (Adamiak ym. 2015: 25). Vapaa-ajan asuntoja tyypillisesti omistavat iäkkäämmät ja hyvätuloiset ihmiset (Adamiak ym. 2015: 18–22). Tilastokeskuksen (SVT 2019a) mukaan kaikkien vapaa-ajan asuntojen omistajien keski-ikä vuonna 2019 oli 63 vuotta. Alle 40-vuotiaita omistajia oli vain kuusi prosenttia kaikista omistajista. Vapaa-ajan asuntojen todellinen käyttäjäkunta on kuitenkin suurempi, sillä vapaa-ajan asuntoja käyttävät omistajien lisäksi myös muut perheenjäsenet, sukulaiset ja ystävät sekä mahdollisesti myös ulkopuoliset vuokraajat (Adamiak ym. 2017: 1039; Kauppila & Järviluoma 2020: 45). Pitkäsen ja Strandellin (2018: 15) mukaan Suomessa vapaa-ajan asuntojen omistajista ja käyttäjistä suurin osa on kaupunkilaisia. Strandellin ym. (2020: 79) mukaan taajamissa, kerrostaloissa tai oman pihan ulottumattomissa asuvat ihmiset viettävät enemmän aikaa vapaa-ajan asunnolla, kuin haja-asutusalueella asuvat ihmiset. Vapaa-ajan asunnolle hakeudutaan, kun halutaan

päästä luonnon rauhaan ja läheisyyteen, irtautua arjen rutiineista ja velvoitteista (Vepsäläinen & Rehunen 2009: 51–52). Suuri osa nykyisistä mökin omistajista kuuluu sukupolveen, joilla on juuret maatalousvaltaisessa yhteiskunnassa. Yksi mökkeilyn motiiveista onkin kaipuu maaseudulle ja paluu juurille (Aho & Ilola 2006: 16–18). Adamiakin ym. (2015: 29) tutkimuksen mukaan vapaa-ajan asunnolta tehdään vain harvoin etätöitä tai käydään töissä. Mökkibarometrin mukaan (FCG 2016: 32) vain joka kymmenennellä mökillä tehtiin etätöitä. Etätyökulttuuri ja etätyövälineet, kuten erilaiset pikaviesti- ja kokoussovellukset, ovat kuitenkin muutaman viime vuodenkin aikana kehittyneet hurjasti ja myös tietoliikenneverkon kattavuus on nykyisin parempi. Tämä on mahdollistanut etätyön lisääntymisen ja koronavirus-pandemian tuoman etätyösuosituksen myötä, suuri osa suomalaisista siirtyikin tekemään töitä myös mökiltä tai kakkosasunnolta käsin (Saari 2020, Kauppila & Järviluoma 2020, Alasalmi ym. 2020: 147).

### 2.3. Kausiasukkaiden vaikutus väestödynamiikkaan ja aluerakenteeseen

Aluerakenne on monimuotoinen kokonaisuus, jonka avulla tarkastellaan toiminnallisten aluekokonaisuuksien suhteita ja kehitystä (Lehtonen 2020). Aluerakenteen kokonaisuus muodostuu väestön, asumisen, palveluiden, tuotannon, työpaikkojen, vapaa-ajan alueiden, luonnonympäristöjen sekä liikennejärjestelmien ja muun infran sijoittumisesta ja keskinäisistä suhteista (uusiutumiskykyinen ja mahdollistava Suomi... 2015). Alasalmen ym. (2020: 116) mukaan aikaisemmissa tutkimuksissa aluerakenteen tarkastelu on pohjannut tilastoituun väkilukuun. Useissa tutkimuksissa (ks. esim. Adamiak ym. 2017; Lehtonen 2020; Ellingsen 2016) on kuitenkin myös korostettu, että kausiasukkaat vaikuttavat merkittävästi alueiden väestöpohjaan ja sitä kautta muovaavat myös kuvaa aluerakenteesta. Tässä kappaleessa tarkastellaan, miten kuva aluerakenteesta ja alueiden väestödynamiikasta muuttuu, kun kausiasukkaat sisällytetään osaksi näiden tarkastelua. Tässä kappaleessa käsitellään asiaa yleisesti sekä esimerkkien kautta Suomen näkökulmasta. Tutkimusalueen osalta kausiasukkaiden vaikutusta väestödynamiikkaan tarkastellaan tarkemmin kappaleessa 5.2.1. Vapaa-ajan asukkaiden vaikutus Kymenlaakson väestödynamiikkaan.

Väestörakenteen kehitystä sekä Suomessa että kansainvälisesti tarkastellaan usein tilastoidun väkiluvun perusteella (Lehtonen ym. 2020: 71; Dittrich-Wesbuer ym. 2015; Silm & Ahas 2010: 2527; Müller & Hall 2003: 253). Näissä virallisissa tilastoissa jokainen ihminen yhdistetään vain yhteen vakituiseen asuinpaikkaan (Lehtonen & Vihinen 2020: 103–104; Dittrich-Wesbuer ym. 2015: 411), eikä se siis huomioi ihmisten liikkuvuutta ja



monipaikkaisuutta (Alasalmi ym. 2020: 116). Tämä voi johtaa ”tilastoharhaan”, joka antaa virheelliseen kuvan aluerakenteen kehityksestä ja voi heikentää alueiden tulevaisuuden kehittymisen edellytyksiä (Alasalmi ym. 2020: 116, Lehtonen ym. 2020: 81; Dittrich-Wesbuer 2015: 411). Koska ihmisten alueellinen liikkuvuus on yhä lisääntymässä, on havaittu tarvetta joustavimmille väestön seurantamethodille (ks. esim. Silm & Ahas 2010; Huovari ym. 2020; Alasalmi ym. 2020; Dittrich-Wesbuer ym. 2015). Todellinen väestöjakauma joillakin alueilla voi poiketa virallisista tilastoista merkittävästi, kun huomioon otetaan myös vapaa-ajan asukkaat (Adamiak ym. 2017: 1046; Lehtonen ym. 2020; Back & Marjavaara 2017: 596). Silmin ja Ahaksen (2010: 2529) mukaan vapaa-ajan asuminen onkin yksi keskeisimmistä tekijöistä, joka vaikuttaa väestön maantieteelliseen jakautumiseen ja siksi kausiasukkaat tulisikin huomioida osana aluekehityksen tarkastelua (Lehtonen 2020: 69, 73).

Kaupungistuminen on vallitseva megatrendi maailmalla (Ovaska 2020: 1; Adamiak ym. 2017: 1036–1037). Alueellisen kehityksen on nähty sekä Suomessa että laajemmin myös kansainvälisesti olevan keskittävää ja suuntautuvan maaseuduilta kaupunkeihin (ks. esim. Tervo 2020: 398; Alasalmi ym. 2020: 140; Lehtonen ym. 2020: 69; Slätmo 2019: 9). Vapaa-ajan asumisen huomioiminen aluerakenteen tarkastelussa tarjoaa vaihtoehtoisen näkökulman kaupungistumis- ja keskittymiskeskusteluun (Adamiak ym. 2017; Ellingsen 2016; Lehtonen ym. 2019). Vapaa-ajan asuminen muodostaa suuren osa-aikaisen väestövirran kaupungeista maaseudulle ja siten tasapainottaa voimakasta kaupungistumistrendiä (Müller & Hall 2003). Slätmön ym. (2019: 16–17) ja Alasalmen ym. (2020) tutkimuksien mukaan Suomessa ja muissa Pohjoismaissa onkin kaupungistumisen ohella havaittavissa kausittaisen vastakaupungistumisen prosessi, joka näkyy kausiväestön määrän lisääntymisenä maaseudulla. Monipaikkaisuus ja vapaa-ajan asuminen vaikuttavatkin merkittävästi erityisesti maaseutualueiden väestöpohjaan, sillä kausiasukkaita on suhteellisesti eniten juuri syrjäisillä maaseuduilla (Vepsäläinen & Rehunen 2009: 43; Müller & Hall 2003; Adamiak ym. 2017; Slätmo ym. 2019: 16–17).

Esimerkiksi Suomessa virallisten väestötilastojen mukaan väestö on viime vuosikymmenien aikana keskittynyt yhä enemmän suuriin kaupunkeihin ja niiden lähiympäristöihin. Tämän kehityksen ohella syrjäiset maaseutualueet ovat puolestaan kärsineet väestökadosta (Adamiak ym. 2017: 1046; Lehtonen ym. 2020). Kuitenkin kun huomioon otetaan myös vapaa-ajan asuminen, on todettu, ettei väestö maaseudulla ole vähentynyt niin voimakkaasti kuin tilastoidun väkiluvun kehityksen mukaan voisi ymmärtää (ks. Lehtonen ym. 2019). Maaseudun väestönkehitys näyttäytyykin virallisia väestötilastoja myönteisempänä kehityksenä, kun huomioon otetaan myös kausittainen asuminen (Lehtonen ym. 2020: 74).

Siinä missä maaseudun vakituinen väestö on vähentynyt, on vapaa-ajan asuminen lisääntynyt (Strandell ym. 2020; Lehtonen ym. 2019). Useissa tutkimuksissa onkin korostettu, että kaupunkien asukaslukua yliarvioidaan ja maaseudun asukaslukua puolestaan aliarvioidaan (ks. esim. Adamiak ym. 2017; Lehtonen ym. 2019; Lehtonen & Vihinen 2020; Lehtonen ym. 2020).

Vallalla olevan kaupungistumistrendin mukaisesti myös Suomessa aluerakenteen kehityksen kuvaa hallitsee käsitys kaupunkien kasvamisesta ja muiden alueiden taantumisesta (Lehtonen ym. 2020: 69). Lehtosen ym. (2020) tutkimus, jossa Suomen aluerakenteen kehitystä tarkasteltiin pysyvän asutuksen lisäksi myös työssäkäynnin ja kausittaisen liikkuvuuden näkökulmista, kuitenkin osoittaa, että aluerakenteen kehitys on moninaisempaa kuin, mitä aikaisemmin on luultu. Aikaisempien tutkimusten tavoin tutkimuksessa havaittiin sekä kasvavia että taantuvia alueita. Näiden lisäksi muodostui myös kaksi uutta keskeistä aluemuodostumaa - kausittain kasvavat alueet ja kehittyvät alueet. Kasvavilla alueilla on tyypillistä voimakas väestön ja työpaikkojen lisääntyminen. Kasvualueet painottuvat maantieteellisesti suuriin keskustoihin ja näitä ympäröiville alueille. Taantuvilla alueilla puolestaan tunnusomaista on tilastoidun väkiluvun, työpaikkojen ja kausiasukkaiden vähentyminen. Taantuvat alueet hajaantuvat ympäri Suomen. Kehittyville alueille tyypillistä on vakituisen väestön ja työpaikkojen keskimääräinen väheneminen kausiasukkaiden lisääntyessä. Vaikka vakituinen väestö kehittyvillä alueilla vähenee, kokonaisuutena väestömäärä on lisääntynyt. Nämä alueet sijoittuvat usein lähelle taantuvia alueita. Kausittain kasvavat alueet nojaavat vahvasti monipaikkaisuuteen ja keskittyvät Itä- ja Pohjois-Suomeen. Tyypillistä näille alueille on vakituisen väestön ja työpaikkojen vähentyminen, mutta kausittaisen asumisen lisääntyminen. Kausiasukkaiden merkitys näillä alueilla on merkittävä, sillä väestön kausittainen liikkuvuus voi jopa kaksinkertaistaa kausittain kasvavien alueiden väkiluvun sesonkiaikoina. Kausittain kasvavat alueet on aikaisemmissa tutkimuksissa yksipaikkainen tilastoinnin vuoksi luokiteltu taantuviksi. Kausittain kasvavat alueet koko Suomen aluerakennetta tarkastellessa olivat merkittävä havainto, sillä näitä alueita oli Suomessa pinta-alallisesti kaikista eniten (41,3 %) (Lehtonen ym. 2020). Nämä Lehtosen ym. (2020) löytämät aluemuodostumat eivät noudattele maakunta tai kuntarajoja ja yhden hallinnollisen alueen sisällä voikin olla useita erilaisia aluemuodostumia. Myös tämän tutkimuksen kohdealueella, Kymenlaaksossa, näyttäisi Lehtosen ym. (2020) mukaan olevan sekä kasvavia, taantuvia että kausittain kasvavia alueita. Tutkimuksen mukaan alueet eivät siis pelkästään tyhjene yksipaikkaisen tilastoinnin osoittamalla tavalla, vaan niiden käyttö muuttuu. Tutkimuksen mukaan kasvu oli aiemmin esitettyä dynaamisempaa ja yleisempää, kun taas taantuminen suppeampaa ja pirstoutuneempaa. Tutkimus osoittaa, että kaksijakoisen kasvu-taantumis-

jaottelun sijaan aluerakenne ja väestö muuttuvat monimuotoisemmin kuin aikaisempi tulkinta on antanut olettaa. Suomen kaupungistumistrendissä on havaittavissa yhtä aikaa aluerakenteen keskittymistä ja hajautumista. Ihmisten vakituiset asuinpaikat keskittyvät suurempiin keskuksiin ja kaupunkeihin, mutta samaan aikaan ihmisten ajanvietto hajautuu kausittain maaseudulle ja harvaan asutuille alueille.

#### 2.4. Vapaa-ajan asukkaiden merkitys kunnissa

Sen lisäksi että vapaa-ajan asuminen vaikuttaa laajasti koko aluerakenteen ja väestödynamiikan kuvaan, on sillä myös paljon pienempiä alueellisia vaikutuksia kohdealueella. Useissa tutkimuksissa onkin tutkittu näitä kausiasukkaiden moninaisia vaikutuksia kohdealueelle (Adamiak ym. 2015; Lehtonen ym. 2019; Pitkänen ym. 2017; Kauppila & Järviluoma 2020; Hiltunen 2007). Nämä vaikutukset riippuvat sekä kohteen että kausiväestön luonteesta ja alueelliset erot ovat suuria (Pitkänen ym. 2017: 106; Kauppila & Järviluoma 2020:47; Adamiak ym. 2015: 43). Muun muassa vapaa-ajan asuntojen ja vakituisten asuntojen määrien suhde vaikuttaa siihen, kuinka merkityksellisenä vapaa-ajan asukkaat kunnissa nähdään (Rantanen & Hyyryläinen 2012: 59). Joillakin alueilla vapaa-ajan asuntoja voi olla jopa enemmän kuin vakituista asutusta (Adamiak ym. 2017) ja näillä alueilla tämä kausittainen väestö vaikuttaa hyvin merkittävästi alueiden kehitykseen (Alasalmi ym. 2020: 118). Suomessa tällä hetkellä noin joka viidennessä kunnassa vapaa-ajan asutusta on enemmän kuin vakituista asutusta ja kausittaisen väestön määrä korostuu yhä useammassa kunnassa, kun vakituinen väestö edelleen vähenee (SVT 2019).

Kausiasukkaat on usein rinnastettu matkailijoihin, ja pitkälti vapaa-ajan asukkaiden ja matkailijoiden vaikutukset ovatkin samanlaisia. Molemmat esimerkiksi tuovat kohdealueen talouteen ulkopuolista rahaa (Brida ym. 2009: 143; Kauppila & Järviluoma 2020: 45). Bridan ym. (2009: 143) mukaan vapaa-ajan asumisella on kuitenkin suurempi vaikutus kuin matkailulla, sillä kausiasukkaat viipyvät usein pidempiä aikoja ja myös vierailevat kohteessa useammin. Vapaa-ajan asukkaat myös omistavat kiinteistön kohdealueelta ja tämän myötä heillä on matkailijoista poikkeavia sosiaalisia ja taloudellisia suhteita kohteeseen. Kausiasukkaiden merkitys on suurin maaseutualueilla (Pitkänen & Strandell 2018) ja kausiasukkaat voidaankin nähdä maaseutujen mahdollistajana. Kausiasukkaat nimittäin tasapainottavat maaseutujen väestökadon kielteisiä vaikutuksia ja turvaavat näiden alueiden tulevaisuutta muun muassa vahvistamalla paikallista elinkeinoelämää, tukemalla taloutta, luomalla kysyntää palveluille ja tuomalla työllisyyttä (Adamiak ym. 2017: 1036). Vapaa-ajan

asukkaiden tuomat vaikutukset kohdealueelle voivat olla joko positiivisia tai negatiivisia ja ne voivat liittyä muun muassa talouteen, sosiaalisiin suhteisiin ja ilmapiiriin, ympäristöön, maankäyttöön tai palveluihin (ks. esim. Back 2020; Kauppila & Järviluoma 2020; Adamiak ym. 2015). Vepsäläisen ym. (2015) tutkimuksen mukaan vapaa-ajan asumiseen suhtaudutaan yleensä kuitenkin myönteisesti, eikä siitä koeta olevan merkittäviä haittoja kunnille. Koska vapaa-ajan asuminen on merkittävä ilmiö myös tämän tutkimuksen kohdealueella Kymenlaaksossa, näkyvät nämä vapaa-ajan asumisen moninaiset vaikutukset myös siellä. Tässä tutkimuksessa vapaa-ajan asumisen vaikutuksia kohdealueelle lähestytään väestödynamiikan muutosten kautta sekä liikennepalveluiden kysynnän ja kehityksen kautta, joten näitä kaikkia aluetaloudellisia, sosiaalisia ja ympäristöllisiä vaikutuksia ei tässä tutkimuksessa kovin tarkasti avata.

Vapaa-ajan asutus muuttaa palveluiden maantieteellistä kysyntää vuoden aikana ja yksi kausiasukkaiden tuomista positiivisista vaikutuksista onkin yksityisen ja julkisen palvelurakenteen kehittyminen (Lehtonen ym. 2019; Kauppila & Järviluoma 2020: 44). Lehtosen ym. (2019: 25) mukaan maaseutujen palveluille haasteita aiheuttaa erityisesti alhainen väestötiheys, pitkät etäisyydet ja ohut palvelurakenne. Kausiasutus muodostaa monin paikoin lomakausina merkittävän lisän paikallisväestöön ja luo siten kysyntää palveluille (Adamiak ym. 2015: 33; Pitkänen ym. 2017: 97). Vapaa-ajan asukkaat vaikuttavat sitä enemmän paikallisen palveluympäristön muotoutumiseen, mitä pidempiä aikoja he vapaa-ajan asunnolla viettävät, mitä monipuolisimmin he alueen palveluita käyttävät ja mitä enemmän heidän palveluiden käyttö eroaa vakituisten asukkaiden palveluiden käyttötavoista (Rantanen & Hyyryläinen 2012: 61). Rantasen ym. (2012: 19) mukaan palveluja suunnitellaan ja kehitetään usein vakituisten väestön tarpeista lähtien. Vapaa-ajan asumisen yleistymisen ja vakituisten asukkaiden väheneminen korostaa kausiasukkaiden merkitystä palveluiden käyttäjinä harvaan asutuilla alueilla (Rantanen ym. 2012: 19; Lehtonen ym. 2019: 11). Kausiasukkaiden tuoman kysynnän myötä palveluiden ja infrastruktuurin ylläpito syrjäisillä maaseuduilla helpottuu ja tämä vaikuttaa myös vakituisesti alueella asuvien elämään ja kunnan taloudelliseen kehitykseen (Czarnecki & Sireni 2018: 6–7). Rantasen (2014: 15) mukaan monipuoliset palvelut houkuttelevat enemmän vapaa-ajan asukkaita alueelle, tällöin myös palveluiden kysyntä kasvaa ja tästä muodostuu positiivinen itseään ruokkiva kierre. Vapaa-ajan asukkaille suunnatut palvelut ja niiden kehittäminen on yksi keino lisätä maaseutualueiden houkuttelevuutta sekä mökkipaikkana että vakituisena asuinpaikkana.

Palveluiden kysynnän lisäksi vapaa-ajan asumisen myönteisissä vaikutuksissa korostuvat erityisesti taloudelliset vaikutukset (Adamiak ym. 2015). Aluetaloudellisten

vaikutusten kannalta oleellisia ovat ulkopaikkakuntalaisten omistamat vapaa-ajan asunnot ja niiden käyttö (Kauppila & Vepsäläinen 2020: 45). Taloudelliset hyödyt koostuvat muun muassa tuloista paikalliselle elinkeinoelämälle, kuntatalouteen kohdistuvista veroista ja maksuista, maan ja kiinteistöjen arvon säilymisestä tai kasvamisesta sekä uusien työpaikkojen syntymisestä ja työpaikka- ja toimialarakenteen monipuolistumisesta (Kauppila & Järviluoma 2020: 43; Adamiak ym. 2015; Vepsäläinen ym. 2015). Negatiivisia taloudellisia vaikutuksia aiheuttaa muun muassa palveluiden kysynnän kausittaisuus sekä infrastruktuurin ja palveluiden ylläpidosta ja yhdyskuntarakenteen hajautumisesta koituvat kustannukset (Adamiak ym. 2015: 40; Czarnecki & Sireni 2018: 7). Rantasen (2014: 15) mukaan vapaa-ajan asukkaiden taloudellinen merkitys on voimistunut ja voimistuu yhä, sillä vapaa-ajan asuntojen määrä ja varustelutaso kasvaa ja mökkiläisten taloudellinen varallisuus sekä palvelujen käyttömyönteisyys ovat lisääntyneet.

Vapaa-ajan asumisella on myös vahva sosiaalinen puoli. Se muun muassa virkistää ja elävöittää kunnan sosiaalista elämää ihmisten kohtaamisen ja erilaisten vapaa-ajan asukkaille suunnattujen matkailupalveluiden ja kulttuuritarjonnan kautta. Lisäksi vapaa-ajan asukkaat voivat tuoda kuntaan uusia ajatuksia, tietoja ja taitoja (Kauppila & Järviluoma 2020: 2; Aho & Ilola 2006: 34; Czarnecki, & Sireni 2018: 16) vapaa-ajan asumisen, matkailun ja laajemmin koko aluekehityksen edistämiseksi (Kauppila & Järviluoma 2020: 70). Kausiasukkaiden tuomina negatiivisina sosiaalisina vaikutuksina on usein nähty vapaa-ajan asukkaiden ja vakituisten asukkaiden ristiriitojen ilmentyminen. Ristiriitoja voi syntyä esimerkiksi maankäytöstä, vaikuttamismahdollisuuksista sekä arvojen ja asenteiden eroavaisuuksista (Adamiak ym. 2017: 1039; Brida ym. 2009: 143; Adamiak ym. 2015: 7).

Vapaa-ajan asuminen Suomen maaseuduilla on merkittävä maankäytön muoto (Vepsäläinen ym. 2015) ja sillä on vaikutuksia myös ympäristöön (Aho & Ilola 2006: 35). Kahdessa paikassa asuminen esimerkiksi kuluttaa luonnonvaroja kaksinkertaisesti ja aiheuttaa lisäliikennettä ja energian kulutusta (Aho & Ilola 2006: 35). Lisäksi vapaa-ajan asumisen tuomina ympäristöhaittoina voidaan pitää rantojen rakentumista, roskaamista, yhdyskuntarakenteen hajautumista sekä maaperän ja vesistöjen saastumista (Adamiak ym. 2015: 22). Vaikka vapaa-ajan asumisen ympäristövaikutuksia ei pidetä yhtä positiivisina kuin muita vaikutuksia (Adamiak ym. 2015), voi vapaa-ajan asumisella olla myös myönteisiä vaikutuksia ympäristöön (Aho & Ilola 2006: 35). Esimerkiksi infrastruktuurin ylläpito syrjäseudulla ja vapaa-ajan asukkaiden osallistuminen luonnon- ja kulttuuriympäristön suojeluun ovat ympäristöön liittyviä vapaa-ajan asumisen tuomia hyötyjä (Adamiak ym. 2015: 42).

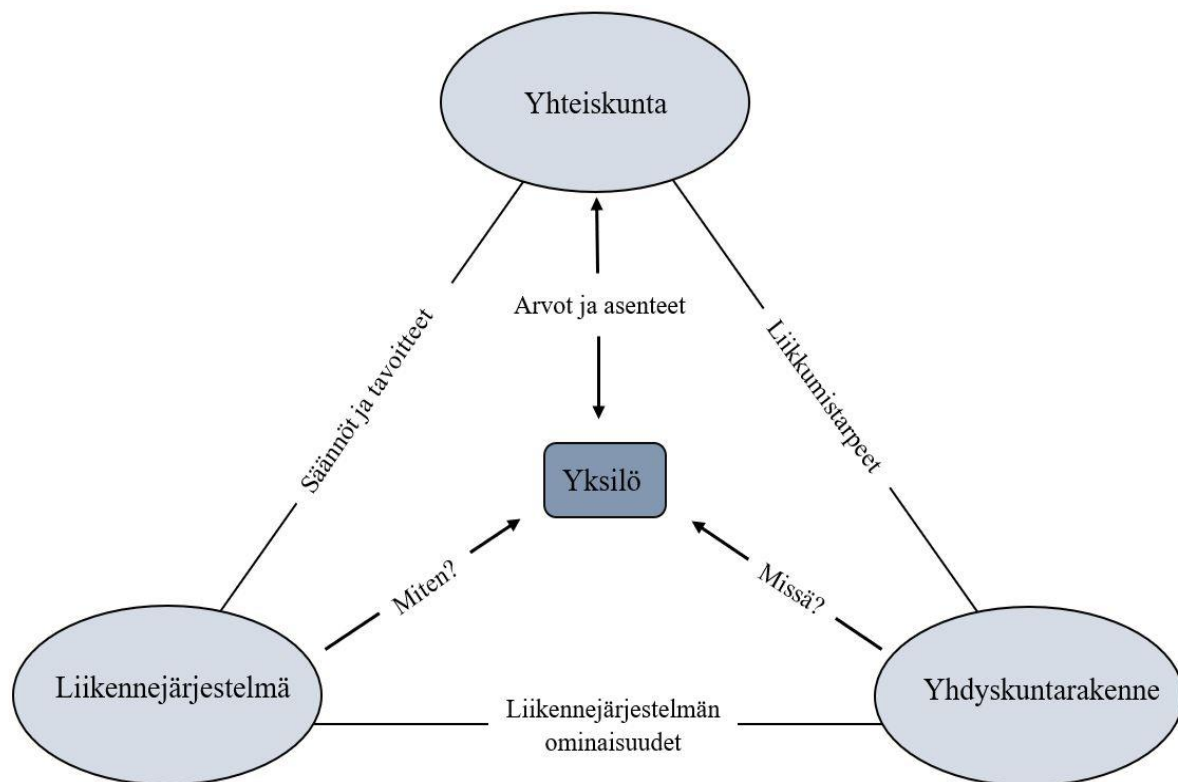
Vaikka monipaikkaisuus ilmiönä on Suomessa yleistynyt ja sen vaikutuksia on tutkittu paljon, ei niitä silti vielä kovin hyvin huomioida päätöksenteossa ja suunnittelussa. Tämä johtuu siitä, että yhteiskunnan erilaiset suunnittelu- ja palvelurakenteet sekä järjestelmät eivät tunnista monipaikkaisuutta tarpeeksi hyvin ja yhdyskuntarakenteen sekä palveluiden suunnittelu ja kehittäminen perustuu yhä pitkälti tilastoituihin väkilukuun (Lehtonen ym. 2019). Adamiakin ym. (2015: 46) mukaan kausiasukkaiden vaikutukset, sekä negatiiviset että positiiviset, ovat kunnissa huomioitu sitä paremmin, mitä enemmän ja mitä tiheämmin alueella vapaa-ajan asuntoja on. Monet kausiasukkaiden vaikutuksia tutkineet tutkijat (ks. esim. Lehtonen ym. 2019; Adamiak ym. 2017; Huovari ym. 2020; Alasalmi ym. 2020; Dittrich-Wesbuer ym. 2015) ovat kritisoineet kausiasukkaiden huonoa huomioimista ja korostaneet parempien tilastointitapojen kehittämistä, jotta monipaikkaisuuden vaikutukset voitaisiin paremmin ottaa huomioon.

### **3. Liikenne ja liikkuminen**

#### **3.1. Liikkumiskäyttäytyminen**

Kivarin ym. (2006: 13–14) mukaan ihmisten liikkuminen muodostuu kokonaisuudesta, johon kuuluu yksilöiden omat tarpeet, yhteiskunnan arvot, normit ja asenteet, toimintojen sijoittuminen sekä liikennejärjestelmä. Aineettomia yksilön käyttäytymiseen vaikuttavia toimintaympäristötekijöitä ovat yhteiskunnan ja yksilön omat arvot, asenteet, normit ja tavoitteet, kun taas fyysistä toimintaa ja käyttäytymistä ohjaa yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä (kuva 4). Liikkuminen ei useimmiten ole tarkoitus sinänsä, vaan pikemminkin seurausta ihmisten tarpeiden täyttämisestä ja yhteiskunnan toimintojen vuorovaikutuksesta. Liikkumisen määrä, kulkutapa ja ajankohta määräytyykin pitkälti esimerkiksi asuinpaikan, työnteon, harrastusten, ostosten tai sosiaalisten suhteiden kautta. Toiminnon luonne määrittää sen, kuinka vapaasti määränpään, ajankohdan tai kulkutavan voi valita. Samoin toimiva liikennejärjestelmä vaikuttaa matkan toteuttamistapaan. Myös yhteiskunnallinen toimintaympäristö ja siinä tapahtuvat muutokset vaikuttavat liikkumiseen. Esimerkiksi teknologian kehitys on mahdollistanut sähköisen asioinnin ja osaltaan näin vähentänyt liikkumistarvetta (Lehtola 2007: 65). Liikkumistarpeisiin vaikuttavat myös yksilön ikä, sukupuoli, arvot, asenteet ja fyysiset liikkumiskyvyt. Liikennejärjestelmän ohella myös käytettävissä oleva aika ja raha asettavat rajoitteita, joiden puitteissa toiminnan on tapahduttava (Kivari ym. 2006: 14). Myös auton omistaminen vaikuttaa liikkumistapoihin. Mitä useampi

auto taloudessa on käytössä, sitä enemmän autolla ajetaan ja vastaavasti sitä vähemmän liikutaan jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Kestävien liikkumismuotojen, eli kävelyn, pyöräilyn tai joukkoliikenteen, kulkutapaosuus on 20 % kaikista kotimaan matkoista, mikäli henkilöautoa ei ole koko ajan käytettävissä. Jos taas omaa autoa ei ole käytettävissä ollenkaan, matkoista 80 % tehdään kestäville kulkumuodoille. Suomessa valtaosalla (76 %) asutokunnista on vähintään yksi auto käytettävissään (Henkilöliikennetutkimus... 2018: 77–80). Keveisiin kulkumuotoihin, eli pyöräilyyn ja kävelyyn vaikuttaa erityisesti matkan pituus (Pohjalainen 2016: 15). Tämä näkyy myös henkilöliikennetutkimuksen tuloksissa (Henkilöliikennetutkimus...2018: 61), jonka mukaan kävelyä ja pyöräilyä käytetään kulkumuotona erityisesti lyhyillä (0–2 km) matkoilla kun taas joukkoliikennettä tai omaa autoa käytetään selvästi pidemmällä matkoilla. Yksi keskeinen kulkutavan valintaan vaikuttava tekijä on matkan nopeus. Tyypillisesti henkilöautoilu on mielletty nopeaksi kulkumuodoksi sen joustavuuden vuoksi. Joukkoliikenteeseen puolestaan liittyy useita rajoittavia tekijöitä, kuten aikataulut, yhteyksien määrä sekä odotus- ja vaihtoajat. Toisaalta joukkoliikenne mielletään “viisaaksi valinnaksi” ja joukkoliikenteessä vietettyä aikaa voi hyödyntää muuhunkin (Pohjalainen 2016: 15).



Kuva 4. Yksilön liikkumiskäyttäytymiseen vaikuttavat tekijät. Muokattu Kivarin ym. (2006: 13) kuvasta.

Päivittäisiä liikkumiseen liittyviä valintoja ohjaavat siis hyvin monet tekijät. Liikkumisen ohjauksella (mobility management) pyritään vaikuttamaan ihmisen tietoisuuteen, asenteisiin ja käyttäytymiseen (Pohjalainen 2016: 12). Liikkumistottumuksiin voidaan vaikuttaa erilaisilla toimenpiteillä, jotka voidaan luokitella tiedottaviin, kannustaviin ja rajoittaviin menetelmiin. Tiedottavat menetelmät kattavat tiedottamisen, informaation jakamisen ja markkinoinnin ja sillä pyritään muuttamaan liikkumiseen liittyviä asenteita. Kannustavilla toimenpiteillä pyritään nostamaan kestävämpien kulkumuotojen houkuttelevuutta, esimerkiksi kevyen liikenteen olosuhteita parantamalla tai joukkoliikenteen lippujen hintoja alentamalla. Rajoittavat toimenpiteet ovat usein taloudellisia ohjauskeinoja, joilla esimerkiksi nostetaan henkilöautoilun kustannuksia (Liikkumisen ohjaus... 2006: 8–9). Eri toimintaympäristöissä liikkumisen ohjauksen menetelmät ovat erilaisia.

Kalenojan (2009: 92) mukaan liikkumisen ohjauksen pääpaino on ollut työ- ja opiskelumatka liikkumisessa, eikä niinkään vapaa-ajan matkoissa. Vapaa-ajan kohteiden liikkumisen ohjaussuunnitelmilla voidaan kuitenkin vaikuttaa vapaa-ajan liikkumiseen. Nämä suunnitelmat voivat kohdistua liikenneinfrastruktuuriin ja -palveluiden kehittämiseen tai liikkujien valintoihin vaikuttamiseen. Kehittämiskohteita voivat olla esimerkiksi joukkoliikenne-, yhdysliikenne- ja taksipalvelut, kävely- ja pyöräilymahdollisuudet, pyörä- ja autopysäköinti, nopeuden ja autoilun rajoittaminen, markkinointi- ja neuvontapalvelut sekä erilaisten välineiden vuokrauspalvelut. Vapaa-ajan liikkumissuunnitelmissa haasteina ovat liikkumiskäyttäytymisen ja liikkumistarpeiden suuri hajonta. Lisäksi kohderyhmänä ovat alueella satunnaisesti vierailevat ihmiset, joiden tavoittaminen voi olla haastavampaa. Tällaisia vapaa-ajan matkoja ohjaavia liikkumissuunnitelmia voidaan tehdä esimerkiksi matkailunähtävyyksiin ja -kohteisiin, urheilu- ja viihdekohteisiin, massatapahtumiin, majoituspaikkoihin tai isoihin ostoskeskuksiin (Kalenoja 2009: 93–94).

### 3.2. Liikkuminen vapaa-ajalla

Vapaa-ajan matkat koostuvat tavallisen elinpiirin ulkopuolelle suuntautuvista vierailumatkoista (esimerkiksi ystävien tai sukulaisten luo), mökkimatkoista sekä muista vapaa-ajan matkoista, johon kuuluvat muun muassa erilaisiin harrastus-, kulttuuri- ja huvi- ja virkistyskohteisiin suuntautuvat matkat. Laajasti määriteltynä vapaa-ajan matkoihin kuuluvat siis kaikki muut matkat, paitsi työhön ja opiskeluun liittyvät matkat (Kalenoja ym. 2009: 27,31; Tilastokeskus - vapaa-ajanmatka). Kalenojan ym. (2009: 8, 11) mukaan vapaa-ajan matkojen määrä on kasvanut viime vuosikymmenien aikana ja on edelleen kasvussa. Vapaa-ajan matkat ovatkin



suurin yksittäinen matkaryhmä sekä matkojen määrässä että pituudessa mitattuna. Suomalaisten tekemistä matkoista noin 40 % liittyy vapaa-aikaan (Henkilöliikennetutkimus...2018: 8). Vaikka vapaa-ajan matkat muodostavat suuren osan kaikista matkoista, on niitä tutkittu huomattavasti vähemmän kuin esimerkiksi työ- tai asiointimatkoja.

Henkilöliikennetutkimuksen (Henkilöliikennetutkimus...2018: 97) mukaan suomalaiset liikkuvat eniten kesäaikaan. Kesällä tehdäänkin eniten lomamatkoja ja myös vapaa-ajan asuminen keskittyy kesäkuukausille (Adamik ym. 2015: 27–28; Henkilöliikennetutkimus...2018: 97). 1950-luvulla vapaa-ajan asunnoille matkattiin pääasiassa junalla tai linja-autolla. Auton omistuksen yleistymisen myötä henkilöautoilu on kuitenkin syrjäyttänyt nämä aikaisemmat kulkumuodot (Hiltunen & Rehunen 2014: 6). Nykyisin vapaa-ajan asunnolle matkataan pääsääntöisesti omalla autolla (Hiltunen & Rehunen 2014: 14; Adamiak ym. 2015: 32). Etäisen sijaintinsa vuoksi vapaa-ajan asunnot Suomessa ovatkin monin paikoin parhaiten saavutettavissa henkilöautolla (Hiltunen & Rehunen 2014: 11). Henkilöauto mahdollistaa joustavan ja kätevän siirtymisen ja mahdollistaa myös tarvittavien tavaroiden ja varusteiden kuljettamisen. Henkilöauto myös yksityisenä tilana on usein houkuttelevampi kuin julkinen liikenne (Hiltunen & Rehunen 2014: 14; Næss ym. 2019: 10–11). Autolla liikkuminen mahdollistaa myös paremmat mahdollisuudet liikkua ja hankkia palveluita (Rantanen & Hyyryläinen 2012: 60). Norjalaisen tutkimuksen (Næss ym. 2019: 9) mukaan yksi syy auton käyttämiseen matkalla kotoa vapaa-ajan asunnolle on se, että autoa tarvitaan myös kohteessa liikkumiseen. Tämä voi estää joitakin ihmisiä kulkemasta mökkimatkoja julkisella liikenteellä, vaikka sellainen olisikin helposti saavutettavissa. Vastaavasti jos mökkimatka tehdään omalla autolla, on autolla liikkuminen houkutteleva valinta myös kohdekunnassa tehtäville matkoille.

Liikenteen kasvun hallinnan, liikenteen energiankulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämisen kannalta vapaa-ajan matkojen kysynnän kasvu ja henkilöautoilun lisääntyminen on kuitenkin ongelmallista (Kalenoja ym. 2009: 11). Vapaa-ajan asumisesta aiheutuva liikkuminen onkin merkittävä ympäristöhaitta (Hiltunen 2007: 256; Næss ym. 2019: 11). Vapaa-ajan asumiseen liittyvästä energiankulutuksesta arviolta 79 % syntyy matkustamisesta (Hallanaro ym. 2000 Hiltunen 2007: 256 mukaan). Liikenteen aiheuttamien päästöjen osuus Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä on noin viidennes. Tästä noin 90 % syntyy tieliikenteestä, josta taas henkilöautoilu kattaa vähän yli puolet (Liimatainen ym. 2015: 2, 19, 21). Suomi on asettanut hiilineutraalisuus tavoitteen vuodelle 2035. Päästöjen vähentäminen muun muassa liikenteestä onkin yksi keskeisimmistä keinoista tämän tavoitteen saavuttamiseksi (Pohjalainen 2016: 9).

Vapaa-ajan asumiseen liittyviä matkoja on aikaisemmin tutkittu lähinnä kodin ja vapaa-ajan asunnon välisinä matkoina (ks. esim. Hiltunen & Rehunen 2014). Vapaa-ajan asukkailla on kuitenkin myös päivittäisiä liikkumistarpeita kohdekunnalla, mutta alueen sisällä tapahtuvaa matkustamista ei ole aikaisemmissa tutkimuksissa juurikaan tutkittu (Næss ym. 2019: 2). On arvioitu, että valtaosa näistä matkoista perustuu yksityisautoiluun (Hiltunen & Rehunen 2014: 14; Adamiak ym. 2015: 32), joka ei moneltakaan kannalta ole kestävä kulkumuoto. Vapaa-ajan asunnolla vietetyn ajan pidentyessä (Sievänen & Neuvonen 2011: 53; FCG2016: 27), voi etenkin pidempien etäisyyksien päässä sijaitseville vapaa-ajan asunnoille kuljettavien matkojen määrä vähentyä, ja toisaalta taas liikkuminen kohdealueella lisääntyä. Siksi on tärkeää tutkia vapaa-ajan asukkaiden liikkumistapoja ja -tarpeita sekä sitä, miten näitä mahdollisesti voitaisiin kehittää kestävämmiksi.

### 3.3. Liikenteen olosuhteet maaseutualueilla kausiasukkaiden näkökulmasta

Koska aluesuunnittelu ja erilaisten toimintojen, kuten esimerkiksi liikennejärjestelmän kehittäminen pohjaa tilastoituun väkilukuun ja sen kehitykseen, jäävät kausiasukkaiden tarpeet usein huomioimatta (Lehtonen ym. 2020; Alasalmi ym. 2020: 138). Tässä tutkimuksessa halutaan lähestyä maaseutualueiden liikenteen kehittämisen problematiikkaa uudesta näkökulmasta, eli huomioiden vapaa-ajan asukkaat osana maaseutujen väestöpohjaa. Vapaa-ajan asumisen vaikutus on maaseutualueilla merkittävä (Pitkänen & Strandell 2018). Se muun muassa lisää huomattavasti liikkumista maaseudulla ja tuo sekä tarjonnan että kysynnän kautta uusia mahdollisuuksia liikenteen kehittämiseen (Eckhardt ym. 2017: 9). Maaseutualueiden liikenteen kehittäminen ja ylläpitäminen on tärkeää myös siksi, että vapaa-ajan asukkaiden lisäksi maaseuduilla asuu myös muuta väestöä, jotka tarvitsevat erilaisia liikkumisen palveluita (Lehtola 2007: 28). Ja vaikka vakituisen väestön vähenemisen myötä liikenteen määrä maaseuduilla saattaa vähentyä, voi samanaikaisesti kuitenkin liikkumistarve kasvaa, johtuen muun muassa ikääntyvän väestön kasvavasta palvelutarpeesta (Lehtola 2007: 78).

Vaikka usein puhutaan vain yleisesti kaupungeista ja maaseuduista, on kuitenkin olennaista erottaa maaseutualueiden keskinäinen erilaisuus. Suomen ympäristökeskuksen kehittämä kaupunki-maaseutu-luokitus (Helminen ym. 2014) osoittaa, että kaupunkiseudut ja maaseutualueet ovat hyvin moninaisia ja siten myös niiden liikenteelliset olosuhteet ovat eroavat toisistaan. Suomen ympäristökeskuksen kehittämän kaupunki-maaseutu-luokituksen mukaan alueiden erilaisuutta voidaan jäsentää seitsemän alueluokan avulla, jotka voidaan jaotella kaupunkimaisiin ja maaseutumaisiin alueisiin. Kaupunkialueet koostuvat sisemmästä

kaupunkialueesta, ulommasta kaupunkialueesta ja kaupungin kehysalueesta. Sisemmällä kaupunkialueella tarkoitetaan tiivistä ja yhtenäistä tehokkaasti rakennettua aluetta kaupungeissa. Ulompi kaupunkialue puolestaan kattaa erilliset lähiöt, kaupan, teollisuuden ja toimistojen reunakaupungin sekä pienemmät asuinalueet, jotka kuitenkin ovat osa yhtenäistä kaupunkialuetta. Kaupunkien kehysalue kuvaa kaupungin ja maaseudun välivyöhykettä, joka kytkeytyy kaupunkialueeseen. Maaseutualueisiin lukeutuu kaupungin läheinen maaseutu, maaseudun paikalliskeskukset, ydinmaaseutu sekä harvaan asuttu maaseutu. Kaupunkien läheinen maaseutu on niin ikään välivyöhykkeen alueluokka. Se on maaseutumaisista aluetta, joka on sekä toiminnallisesti että fyysisesti lähellä kaupunkialueita. Maaseudun paikalliskeskukseen kuuluu kaupunkialueiden ulkopuolella sijaitsevat suurehko taajamat. Ydinmaaseudut ovat intensiivisen maankäytön alueita, jotka ovat myös elinkeinorakenteeltaan monipuolista suhteellisen tiiviisti asuttuja maaseutuja. Harvaan asuttu maaseutu on nimensäkin mukaisesti väestömäärältään harvaan asuttuja ja niiden elinkeinorakenne on myös yksipuolista (Helminen ym. 2014: 7–12). Maaseudulla liikutaan erityisesti maaseudun ja maaseutukeskuksen sekä maaseudun ja kaupunkien välillä (Eckhardt ym. 2017: 8). Maaseutumaisilla alueilla taloudellisesti kannattavan julkisen joukkoliikenteen järjestäminen on vaikeampaa kuin kaupungeissa (Kinnunen & Viilo 2020; Eckhardt ym. 2017: 8–9). Kaupunkien kehysalueet ja kaupunkien läheiset maaseutualueet asettuvat maaseutujen ja kaupunkien välimaastoon. Näillä alueilla liikenneolosuhteet ovat samankaltaisia kuin maaseutualueilla. Matkat ovat pitkiä ja henkilöauto on usein ainoa kannattava kulkumuoto säännöllisille matkoille. Maaseudun paikalliskeskuksissa liikenteelliset olosuhteet puolestaan vastaavat kaupunkialueiden olosuhteita. Etäisyydet ovat lyhyempiä ja joukkoliikenteellä on paremmat edellytykset toimia (Eckhardt ym. 2017: 8–9).

Lehtosen (2019: 22) mukaan liikennepolitiikassa infrastruktuuria suunnitellaan alueiden tilastoidun väkiluvun määrän ja kehityksen mukaan. Liikennejärjestelmien kehittämistä kohdennetaan suurimpien kaupunkien sisäiseen tai niiden väliseen infrastruktuuriin. Myös Lehtolan (2007: 14) mukaan liikennejärjestelmien suunnittelussa ja kehittämisessä on korostunut erityisesti kaupunkiseudut ja niiden vilkasliikenteiset väylät. Maaseutualueet ovat olleet liikennejärjestelmän suunnittelun kohteena huomattavasti vähemmän koska liikennemäärät ovat huomattavasti vähäisemmät ja investoinnit pienempiä. Ekologisesti kestävää liikkumista suunnitellaan ja kehitetään yleensä juuri kaupunkialueilla suuremman väestömäärän ja ilmastonmuutoksen kannalta nopeampien hyötyjen saavuttamisen vuoksi. Lehtosen (2019: 22) mukaan liikenneinfrastruktuuriavustukset ovatkin suurimmilla kaupunkialueilla huomattavasti merkittävämpiä kuin muilla alueilla. Tämän myötä

maaseutualueilla ja etenkin taajamien ulkopuolisilla alueilla, joilla kausiasukkaita juuri on eniten, on usein heikko julkisen liikenteen tarjonta ja liikkuminen pohjautuu paljolti yksityisautoiluun (Rantanen ym. 2012: 17; Kinnunen & Viilo 2020).

Maaseudulla liikenteen kysyntä painottuu paljolti yhteiskunnan maksamiin kuljetuksiin, kuten vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisiin palveluihin sekä koulukuljetuksiin, ja nämä muodostavatkin joukkoliikenteelle rungon (Eckhardt ym. 2018: 102–103). Tämän vuoksi kuljetustarjonta usein painottuu kouluvuoden arkipäiviin ja joukkoliikenteen taso heikkenee kouluvuoden ulkopuolella (Rantanen ym. 2012: 15; Eckhardt ym. 2018: 102–103; Lehtonen ym. 2019: 18), eikä näin ollen palvele kausiasukkaita, jotka vierailevat alueella pääasiassa kesäisin. Maaseudulla julkista liikennettä käyttävätkin eniten koululaiset sekä vanhukset, joilla ei ole autoa käytettävissään (Ponnikas ym. 2014: 55). Joukkoliikenteen käyttö ja kannattavuus on maaseudulla vähentynyt vähenevän väestön myötä. Myös valtion liikennöitsijöille antama tuki on pienentynyt ja se on osaltaan johtanut julkisen liikenteen vuorojen lakkauttamiseen harvaan asutulla maaseudulla (Lehtola ym. 2012: 31). Erityisesti joukkoliikennettä on karsittu alueilta, jotka eivät sijaitse päätieyhteyksien varrella. Joukkoliikenne on keskittynyt runkolinjoihin kuntakeskusten välille (Rehunen & Vesala 2012: 51) ja koska vapaa-ajan asuminen tyypillisesti ei sijoitu kuntakeskuksiin vaan haja-asutusalueille (Adamiak ym. 2015: 25,50; Vepsäläinen & Rehunen 2009: 43; Hiltunen & Rehunen 2014: 9), ei maaseutujen joukkoliikenne yleensä palvele vapaa-ajan asukkaita. Myös henkilöjunaliikenne on osa joidenkin maaseutualueiden liikennettä. Juna tukee liikkumista erityisesti pidemmillä matkoilla sekä seudullisessa arkiliikkumisessa. Vapaa-ajan asukkaiden näkökulmasta juna-asemien saavutettavuus on heikompi kuin vakituisten väestön. Vapaa-ajan matkoilla juna-asemalta matkaa jatketaan usein kauemmas ja tällöin tarvitaan liityntäliikennettä (Rehunen & Vesala 2012: 51). Myös linja-autoliikenteen tueksi tarvitaan täydentäviä liikkumismuotoja, sillä maaseudulla voidaan tarvita kuljetus myös joukkoliikenteen lähimmälle pysäkillä. Esimerkiksi yhteisölliset tukiverkostot tai taksit voivat toimia julkisen liikenteen täydentäjinä (Rantanen ym. 2012: 18; Rehunen & Vesala 2012: 51). Pitkät työ- ja asiointimatkat, puutteelliset julkisen liikenteen palvelut sekä kaupan ja muiden palveluiden vähentyminen haja-asutusalueella on lisännyt autoriippuvuutta maaseudulla (Lehtola ym. 2012: 31). Autoriippuvuuden ja auton käytön lisääntymisen myötä joukkoliikenteen kysyntä maaseudulla puolestaan on vähentynyt. Riittämätön joukkoliikenne kannustaa ihmisiä hankkimaan autoja, mikä taas laskee julkisen liikenteen käyttöä ja kehittämismahdollisuuksia entisestään. Näin syntyy itseään ruokkiva negatiivinen noidankehä (Lehtola 2007: 29, 51).

Liikenne on monin paikoin muutoksessa. Liikennealan lainsäädäntö uusiutui vuonna 2018 ja uudistuksia myös tämän jälkeen on tullut ja on edelleen tulossa. Myös digitalisaatio ja tämän myötä tulevat uudet liikenteen palvelut muuttavat liikennettä. Maaseutualueiden liikenteeseen näiden kaikkien muutosten vaikutukset eivät ole vielä muotoutuneet. Esimerkiksi liikenteen digitalisaatio on helpottanut matkojen teknistä yhdistelyä ja siten sujuvoittanut maaseudun liikennettä. Toisaalta taas lakimuutoksen myötä tullut taksimarkkinoiden vapautuminen saattaa aiheuttaa taksipalveluiden saatavuuteen maaseudulla katvealueita (Eckhardt ym. 2018: 107). Maaseutualueiden liikkumispalveluiden kehittäminen on Eckhardtin ym. (2018: 104) mukaan vielä alkutekijöissään. Vaikka on olemassa useita yksittäisiä paikallisia kokeiluja ja pilotteja, ne ovat vielä suppeita ja rajattuja maantieteelliseltä sijainniltaan, kuljetusmuodoiltaan ja toimijoiltaan. Näitä hyväksi todettuja käytäntöjä ja kokeiluja tulee levittää laajasti, jotta niitä voidaan hyödyntää muillakin alueilla. Kohdealueen liikennetarjonta vaikuttaa merkittävästi myös vapaa-ajan asukkaiden liikkumiseen ja käytettyihin kulkutapoihin. Koska usein maaseutumaisilla alueilla ja syrjäkylillä kestävän liikkumisen mahdollisuudet ovat huonommat kuin kaupungeissa, on henkilöauto siksi usein ainoa kannattava kulkumuoto (Rantanen ym. 2012: 17). Kausiasukkaat ovat usein myös pitkien etäisyyksien, yksityistievaltaisuuden ja puuttuvan tai kehnon julkisen liikenteen vuoksi sijoittuneet palveluiden käytön kannalta epäedullisemmin kuin vakituiset asukkaat. Myös vapaa-ajan asukkaiden palvelukysyntä on huomioitava palveluita suunniteltaessa (Rantanen ym. 2012). Tässä tutkimuksessa pyritäänkin löytämään vastauksia siihen, miten syrjäisellä maaseudulla voidaan tukea kausiasukkaiden liikkumistarpeita kestävämmiin.

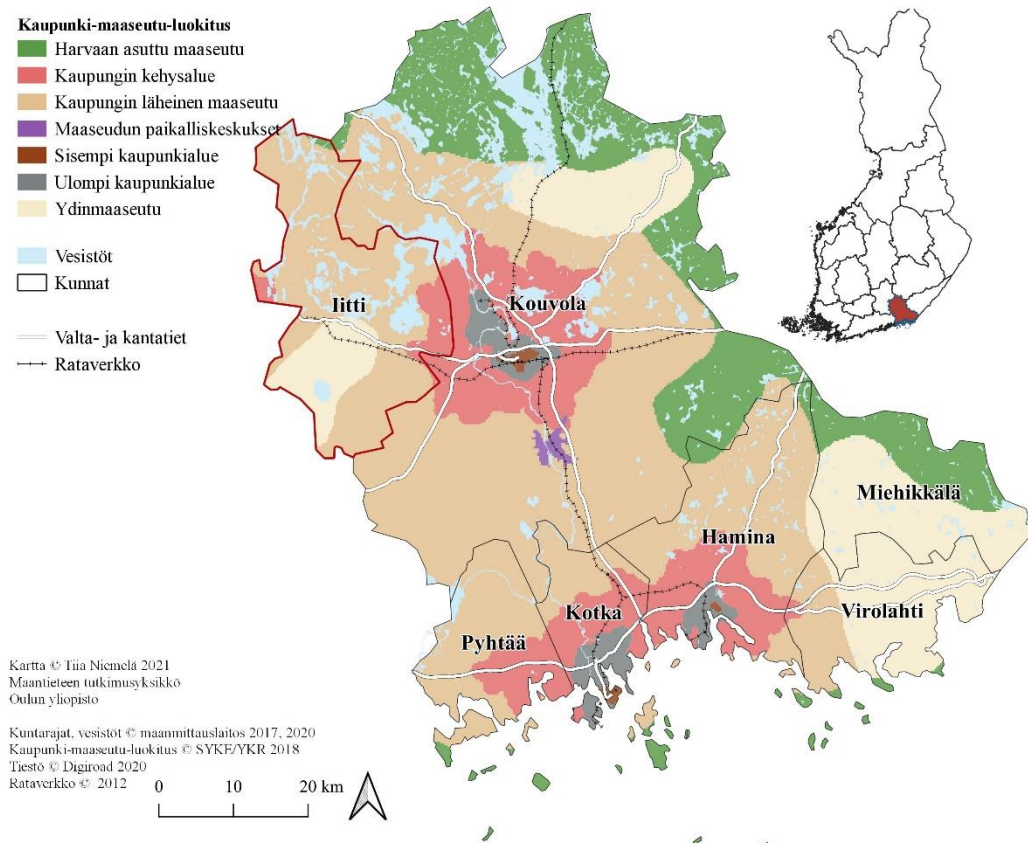
## **4. Aineistot ja menetelmät**

### **4.1. Tutkimusalue**

Tämä tutkimus keskittyy Kymenlaakson alueelle. Kymenlaakso on Kaakkois-Suomessa sijaitseva maakunta, jonka nimi juontuu sen halki kulkevasta Kymijoesta. Kymenlaaksossa on kaksi maakuntakeskusta, Kouvola ja Kotka. Lisäksi Kymenlaaksoon kuuluu Haminan, Miehikkälän, Pyhtään ja Virolahden kunnat. Vuoteen 2021 asti myös Iitin kunta oli osa Kymenlaaksoa, kunnes vuoden vaihteessa siirtyi osaksi Päijät-Hämeen maakuntaa (Kymenlaakson maakuntakaava...2020: 8). Tässä tutkimuksessa Iitti kuitenkin lasketaan mukaan tutkimusalueeseen, sillä myös aineistot ovat ajalta, jolloin Iitti oli osa Kymenlaaksoa. Kymenlaaksolla on rajamaakunnan rooli kahden metropolialueen, Helsingin ja Pietarin, välissä

ja Venäjän läheisyys onkin merkittävä kilpailuetu Kymenlaaksolle (Kymenlaakson maakuntakaava...2020: 8). Kuvassa 5 on kuvattu Kymenlaakson kaupunki-maaseutu-luokituksen mukainen aluerakenne sekä keskeisimmät liikenneyhteydet. Koko Kymenlaakson maakunta on suurelta osin maaseutua. Valtaosa maakunnasta on kaupungin läheistä maaseutua, Miehikkälä ja Virolahti puolestaan lähes kokonaan ydinmaaseutua ja pohjoinen järviolue puoliksi harvaan asuttua maaseutua ja puoliksi kaupungin läheistä maaseutua. Kotka, Kouvola ja Hamina ovat ainoita kaupunkialueita Kymenlaaksossa ja Kouvola ja Kotka muodostavatkin maakunnan kaksinapaisen rakenteen pääkeskukset, joihin palvelut ovat pitkälti keskittyneet (Kymenlaakson maakuntakaava ...2020: 36). Näiden keskustojen lisäksi Kymenlaaksossa on paljon pieniä paikallisia kyliä ja taajamia, joiden palvelut täydentävät palveluverkkoa (Kymenlaakson maakuntakaava...2020: 36). Yhdyskuntarakenne Kymenlaaksossa on hajaantuva. Ydintaajamien väestömäärä vähentyy ja uutta asutusta rakennetaan taajamien laiduille kauemmas palveluista ja työpaikoista. Myös lähipalvelut ovat vähentyneet ja sijoittuneet entistä enemmän paremmin henkilöautolla saavutettaviin paikkoihin (Kymenlaakson liikennestrategia...2015: 12–14, 19).

Kouvola ja Kotka-Hamina muodostavat Kymenlaaksossa liikenteelliset solmukohdat, joiden välillä on voimakasta sisäistä pohjois-etelä-suuntaista liikennettä valtatie 15 ja rautatien myötäisesti. Maakunnan ulkopuolelle liikenne suuntautuu pääosin kahden liikenneväylän kautta. Kotka- Haminan kautta kulkeva E18-liikennekäytävä on merkittävä tieyhteys Vaalimaalta eteläiseen Suomeen. Kouvolan kautta puolestaan kulkee valtatie 6 ja 12, jotka muodostavat henkilöliikennettä ja tavarakuljetuksia palvelevan yhteyden pääkaupunkiseudulta läntiseen Suomeen (kuva 5) (Kymenlaakson maakuntakaava...2020: 36). Lisäksi Kymenlaaksosta on rautatieyhteys Helsinkiin, Venäjälle ja itäiseen Suomeen. Kouvolan rautatieasema onkin rautatieliikenteen merkittävä solmukohta. Hamina-Kotkan satama on myös merkittävä liikenteellinen solmukohta. Satama on Suomen suurin vientisatama, josta on hyvät yhteydet Euroopan merkittäviin satamiin ja sitä kautta muualle maailmaan (HaminaKotka satama). Kotimaan liikenteen ohella Kymenlaakson pääliikenneverkko palvelee myös Venäjän ja EU:n välisiä vientiteollisuuden tarpeita (Kymenlaakson liikennestrategia... 2015: 7).

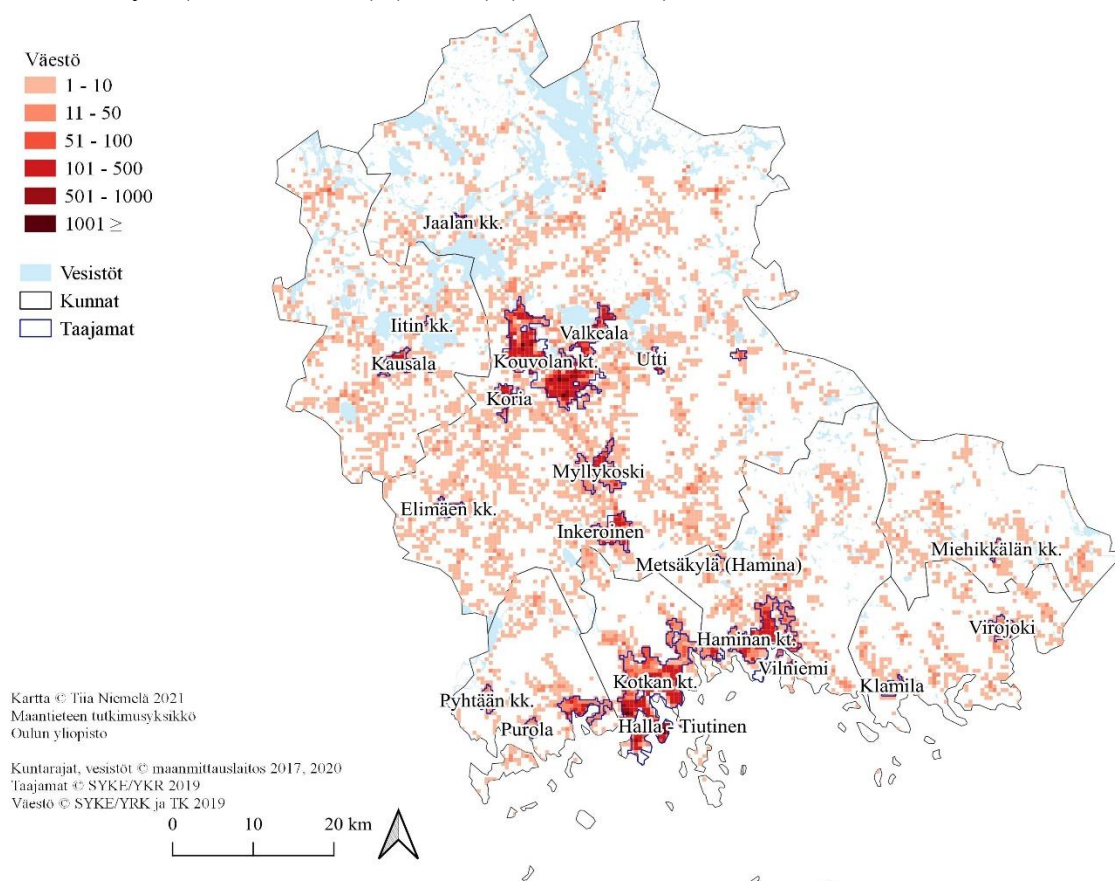


Kuva 5. Kymenlaakson kunnat, kaupunki-maaseutu-luokituksen mukainen aluerakenne ja keskeisimmät liikenneväylät

Kymenlaakson alueella toimii monipuolinen paikallisliikenne. Linja-autoliikenteessä liikennöi sekä paikallisbusseja että kaukoliikenteen busseja. Linja-autoliikennettä täydentävät normaalia reittiliikennettä harvemmin liikennöivät palvelulinjat ja asiointiliikenne, joissa kuljetukset toteutetaan pikkubusseilla tai tilatakseilla (Kouvolan joukkoliikenteen kehittämissuunnitelma... 2019: 13; Rehunen & Vesala 2012: 52). Lisäksi junaliikenne palvelee taajamien välistä liikennettä Iitti–Kouvola ja Kotka–Kouvola-väleillä. Näiden lisäksi myös perinteinen taksi liikennöi Kymenlaakson alueella ja kevyttä liikennettä puolestaan tukevat Kotkassa, Kouvolassa ja Haminassa käytössä olevat kaupunkipyörät. Liikennetarjonnassa ja palvelutasossa on kuitenkin myös alueellisia eroja. Linja-autoliikenne keskittyy kaupunkikeskuksiin ja kaupunkikeskusten lähitaajamiin. Näiden keskusten ulkopuolella julkinen liikenne koostuu pääosin koululaisliikenteestä (Kymenlaakson liikennestrategia ...2015: 42). Kymenlaakson yhdyskuntarakenteen hajaantuva kehitys heikentää jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden kehitystä, asettaa haasteita joukkoliikenteen järjestämiselle sekä aiheuttaa henkilöautoriippuvuutta. Suuremmilla kaupunki- ja taajama-alueilla lähtökohdat kestävien kulkutapojen käytölle ovat hyvät, sillä etäisyydet ovat lyhyitä. Erityisesti pyöräilyn potentiaali näillä alueilla on suuri. Niukkojen resurssien ja tehokkuusvaatimusten vuoksi

joukkoliikenteen kehittäminen kohdistuu alueille, joissa on suurimmat väestömäärät (Kymenlaakson liikennestrategia ...2015: 14, 23–24). Haja-asutusalueella ja kylissä ei liikkujien pienen määrän vuoksi voida järjestää kustannustehokasta joukkoliikennettä (Kouvola joukkoliikenteen kehittämissuunnitelma... 2019: 14; Kymenlaakson liikennestrategia ...2015: 14). Puutteellisen julkisen liikenteen ja pitkien etäisyyksien vuoksi liikkumistarpeet keskustojen ulkopuolella purkautuvat henkilöautoliikenteeseen. Joukkoliikenne onkin kilpailukykyinen muihin kulkutapoihin nähden lähinnä kaukoliikenteen pääreiteillä sekä Kotkan ja Kouvola kaupunkiseuduilla. (Kymenlaakson liikennestrategia ...2015: 14, 42).

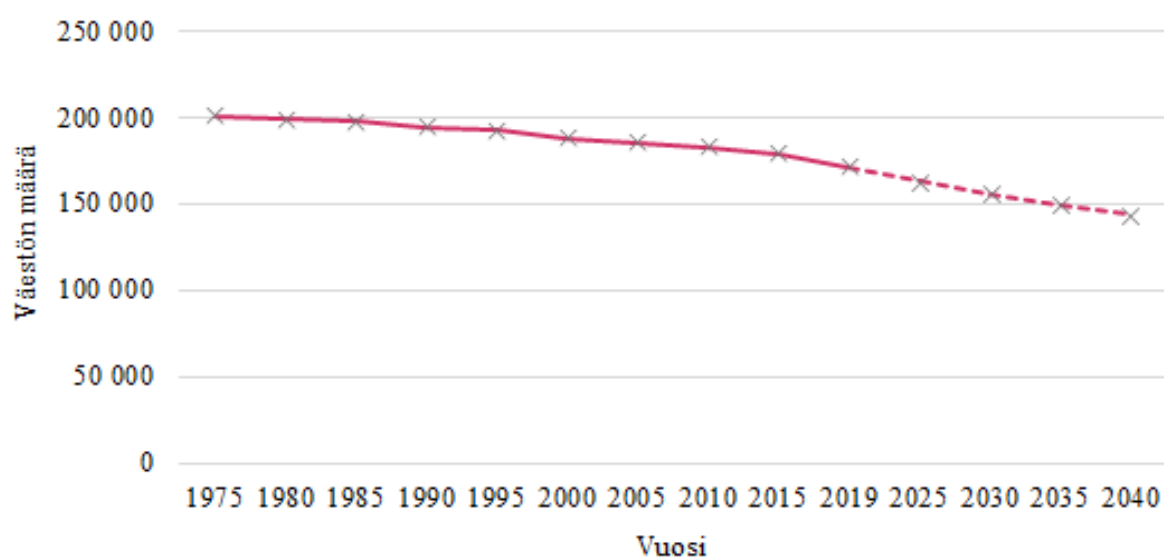
Vuoden 2019 lopussa koko Kymenlaaksossa oli 171 167 asukasta. Kouvola on maakunnan suurin kaupunki sekä pinta-alaltaan, että väestömäärältään, sillä lähes puolet koko maakunnan väestöstä asuu Kouvola. Väestö keskittyy erityisesti Kouvola (47 391 asukasta), Kotkan (50 400 asukasta) ja Haminan (15 380 asukasta) keskustaajamiin. Muita väkirikkaita taajamia ovat Kouvola Myllykoski (5714 asukasta), Valkeala (5863 asukasta), Inkeroinen (4656 asukasta) ja Korja (3948 asukasta) sekä Iitin Kausala (3702 asukasta) ja Pyhtään Siltakylä (2854 asukasta) (kuva 6) (SVT 2019b).



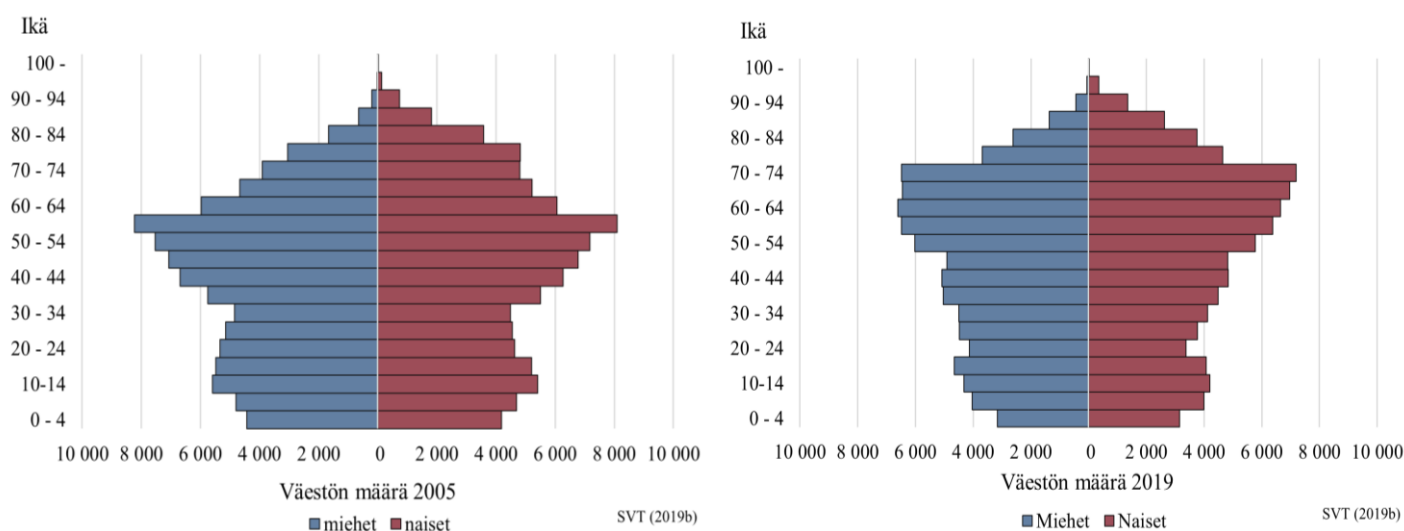
Kuva 6. Kymenlaakson taajamat sekä väestön alueellinen jakautuminen 500 m x 500 m ruuduissa vuonna 2019



Väestönkehitys on Kymenlaaksossa ollut negatiivista koko 2000-luvun ajan ja väestömäärä on edelleen laskussa (kuva 7). Väestön vähenemisen taustalla vaikuttavat sekä negatiivinen luonnollinen väestönkehitys, eli syntyvyyttä korkeampi kuolleisuus, että negatiivinen kuntien välinen nettomuutto. Sekä luonnollinen väestönkehitys että nettomuutto vähentävät molemmat väestöä reilulla 600:lla asukkaalla vuodessa. Muuttotappio suuntautuu erityisesti pääkaupunkiseudulle. Kymenlaakson väestö myös vanhenee iäkkäämpien väestöluokkien kasvaessa sekä lasten ja nuorten määrän vähentyessä (Kuvat 8 ja 9) (SVT 2019b; Kymenlaakson maakuntakaava...2020: 11, 16–17).



Kuva 7. Väestönkehitys Kymenlaaksossa vuosina 1975–2019 sekä ennuste vuoteen 2040. Lähde: SVT 2019b; SVT 2019d



Kuva 8. Väestön ikärakenne vuonna 2005. Lähde: SVT 2019b

Kuva 9. Väestön ikärakenne vuonna 2019. Lähde: SVT 2019b

#### 4.2. Mökkeilijöiden ja kesävierailijoiden liikkumiskysely vuonna 2019

Tutkimuksen keskeisenä aineistona on Suomen ympäristökeskuksen toteuttama Kymenlaakson vapaa-ajan asukkaille ja kesävierailijoille suunnattu avoin verkkokysely. Kysely toteutettiin kesällä 2019 osana MARA-Interreg BSR -hanketta<sup>1</sup>. Koska vapaa-ajan asumisen lisäksi monipaikkaista asumista ja monipaikkaisuutta ylipäänsä saa aikaan myös matkailu ja lomailu (Pitkänen & Strandell 2018), on tässä kyselyssä huomioitu myös Kymenlaaksossa kesäaikaan vierailevat matkailijat, jotka eivät välttämättä omista alueella vapaa-ajan asuntoa, vaan yöpyvät esimerkiksi ystäviensä tai perheen luona, hotelleissa, vuokramökeissä tai lomaosakkeissa (Aho & Ilola 2006: 9). Kyselyllä pyrittiin kartoittamaan Kymenlaakson kesävierailijoiden ja mökkeilijöiden liikkumistapoja ja -tarpeita sekä joukkoliikenteeseen tai muihin liikkumisen palveluihin kohdistuvia odotuksia ja toiveita.

Kysely oli auki heinäkuun alusta elokuun puoliväliin asti ja tänä aikana kyselyä myös markkinoitiin ahkerasti mainoskortein ja -julistein, joita vietiin erinäisiin Kymenlaakson alueella sijaitseviin kulttuuri- ja muihin kohteisiin, joissa kesävierailijoiden voidaan olettaa käyvän. Lisäksi kyselyä mainostettiin myös alueen erilaisissa kesätapahtumissa, kuten Kotkan meripäivillä ja Kouvolan asuntomessuilla. Myös erilaiset sosiaalisen median kanavat, paikallislehdet ja vapaa-ajan asukkaiden sähköpostilistat olivat kyselyn markkinointikanavia. Vaikka kyselyä markkinointiin koko Kymenlaakson alueella, keskittyi markkinointi eniten Kouvolan alueelle, sillä kyselyä suunniteltiin ja tehtiin yhteistyössä Kouvolan kaupungin kanssa. Kysely toteutettiin sähköisesti Maptionnaire -karttakyselypalvelulla ja kysely sisälsi karttapaikannus-tehtäviä, monivalinta- ja avokysymyksiä. Kyselyn rakenne on liitteenä tutkimuksen lopussa (liite 1). Kysely jakautui kolmeen osaan. Ensimmäisessä osassa kysyttiin vastaajan taustatietoja, pyydettiin merkitsemään kartalle mökin/yöpaikan sijainti sekä kartoitettiin vastaajan tyypillistä liikkumiskäyttäytymistä ja siihen vaikuttavia tekijöitä. Toisessa osassa selvitettiin Kymenlaakson alueella vierailujen taustatekijöitä sekä liikkumista alueella. Kolmannessa osassa vastaajia pyydettiin merkitsemään kartalle vierailukohteitaan, jotka oli kyselyssä luokiteltu viiteen eri kategoriaan: ostokset, tapahtumat, pysyvät kulttuuri- ja huvi kohteet, kansallispuistot ja muut virkistyskohteet sekä muut kohteet ja palvelut. Karttapaikannuksen yhteydessä vastaajalta kysyttiin myös tarkempia tietoja kohteesta sekä kulkutavasta. Lisäksi tässä osassa sai jättää joukkoliikenteen kehittämiseen liittyviä toiveita. Tämän jälkeen vastaajalla oli vielä mahdollisuus halutessaan osallistua lahjakorttien arvontaan

---

<sup>1</sup> Hankkeen sivut: <https://www.mara-mobility.eu/>

jättämällä omat yhteystietonsa. Vastaajien yhteystiedot on tietosuojasysteemin kautta poistettu aineistosta, eikä yksittäisiä vastaajia voi tulosten esittelystä tunnistaa.

Vaikka kysely koski liikkumista Kymenlaakson alueella, oli muutamia karttavastauksia merkattu myös Kymenlaakson ulkopuolelle. Tässä tutkimuksessa huomioidaan karttamerkinnot, jotka ovat 20 kilometrin säteellä Kymenlaaksosta. Tällä rajauksella saatiin suurin osa kaikista karttamerkinnoista mukaan tarkasteluun, mutta kaikista kaukaisimmat yksittäiset merkinnot kuitenkin rajattua pois. Kaikkien vierailukohteiden karttamerkinnot eivät myöskään sijainneet oikeilla paikoilla, joten ennen aineiston analysointia käytiin kaikki merkinnot läpi ja jos kohde oli tunnistettavissa ja selkeästi nimetty, korjattiin vastaajan merkintä kartalla. Vastaajan merkatessa vierailukohteen paikkamerkintää maptionnaire-sovellus laittaa automaattisesti sijaintimerkinnot kartan keskelle, josta vastaajan tulee se siirtää oikeaan kohtaan. Vastauksia tarkastellessa kuitenkin huomattiin, että näitä karttamerkintöjä oli kasautunut juuri siihen kohtaan, mihin maptionnaire automaattisesti asettaa. Voidaan siis olettaa, että nämä vastaukset ovat vahinkomerkintöjä, joita ei ole muistettu tai osattu siirtää oikealle paikalleen. Oletusta tukee myös se, että merkinnot ovat keskellä metsää, eikä lähimaailmakaan ole ostospaikkoja, kulttuuri- ja huvikohteita tai tapahtumia, joiden merkintöjä siihen oli päällekkäin kasautunut. Nämä virheellisiksi oletetut merkinnot poistettiin aineistosta, jotteivät ne vääristäisi tuloksia. Kyselyssä vastaajia pyydettiin myös merkitsemään kartalle mökkinsä tai yöpaikkansa sijainti. Vaihtoehtoisiksi annettiin sekä tarkan pisteen merkitseminen, että laajemman alueen rajaaminen, sillä kaikki eivät välttämättä halua antaa mökkinsä tarkkaa sijaintia. Aluemaisista paikannuksista laskettiin mökin sijainniksi piirretyn alueen keskipiste. Näistä keskipisteistä karsittiin kuitenkin pois hyvin laajojen alueiden keskipisteet, jotta saadaan hieman tarkempaa tietoa mökkien oikeista sijainneista. Osa vastaajista oli merkinnyt mökkinsä/yöpaikkansa molemmilla tavoilla tai useamman kerran yhdellä tavalla. Jos yhden vastaajan merkinnot sijaitsivat hyvin lähellä toisiaan, jätettiin tältä vastaajalta vain tarkin mahdollinen merkintä. Muutamassa tapauksessa merkinnot kuitenkin olivat aivan eri puolilla Kymenlaaksoa, joten näissä tilanteissa molemmat merkinnot säilytettiin. Vaikka näitä virheellisiä karttamerkintöjä korjailtiin ja poistettiin ennen vastausten analysointia, ei voida mennä takuuseen kaikkien merkintöjen oikeellisuudesta ja paikkansapitävyydestä, sillä kaikkiin merkintöihin ei ollut annettu tarkentavia selityksiä, eikä esimerkiksi mökin/yöpaikan merkitsemisen yhteydessä se ollut edes mahdollista. On siis hyvin mahdollista, että aineistossa oli vielä analysointivaiheessa virheellisiä karttamerkintöjä, jotka osaltaan hieman vääristävät tutkimuksen tuloksia.

Vaikka kysely oli kohdistettu mökkiläisille ja kesävierailijoille, vastasi kyselyyn myös paikallisia ihmisiä. Kyselyn vastauksista eroteltiin erilleen ulkopaikkakuntalaisten mökkiläisten ja vierailijoiden vastaukset sekä paikallisten vastaukset. Paikallisten vastauksia ei kuitenkaan poistettu, vaan ne säästettiin vertailua varten. Näitä paikallisten vastauksia tässä kesävierailijoille ja mökkeilijöille suunnatussa kyselyssä oli kuitenkin niin vähän, ettei niistä voinut tehdä kunnollisia analyyskejä ja siksi vakituisen väestön liikkumista tutkittiinkin pääasiassa toisen aineiston avulla (ks. kpl. 4.2 Kymenlaakson kevennetty liikkumistutkimus). Tässä tutkimuksessa ulkopaikkakuntalaisista käytetään nimitystä kausiväestö ja paikallisista vakituinen väestö.

Karttapohjaisia vastauksia tarkasteltiin ja analysoitiin QGIS-ohjelmistolla. Keskeisimpiä vierailukohteita ja -alueita tunnistettiin merkintöjen määrän avulla. Karttaesityksiä varten yksittäiset kohteet merkittiin kukin vain yhdellä merkinnällä, jossa merkin koko kertoo kyselyyn tulleiden merkintöjen määrän alueella/kohteessa. Suurin osa vierailukohteista oli selkeitä yksittäisiä kohteita, kuten esimerkiksi Tykkimäen huvipuisto tai Repoveden kansallispuisto, mutta joillakin alueilla, esimerkiksi Kouvolan keskustassa, hyvin pienellä alueella oli useita eri kohteita, jotka analyysseissä laskettiin yhteen. Esimerkiksi eri ravintoloita Kouvolan keskustan alueelta ei eritelty yksittäisiksi vierailukohteiksi, vaan koko Kouvolan keskusta ja siellä olevat ravintolat ymmärretään yhtenä vierailukohteena. Vastaajien yksilöllisen vastaajakoodin mukaan yhdistettiin yöpaikka/mökki sekä vierailukohde, ja saatiin selville mille välille liikkuminen keskittyi. Mökkien/yöpaikkojen ja vierailukohteiden yhdistämisen jälkeen tarkasteltiin kohteiden välisiä etäisyyksiä sekä matkalla käytettyjä kulkumuotoja. Yksityisyydensuojasyistä mökkien/yöpaikkojen tarkkoja sijainteja ei näytetä. Kyselyn yöpaikkoja esitellään tuloksissa määrällisesti postinumeroalueittain siten, että merkittyjen yöpaikkojen määrä laskettiin kultakin postinumeroalueelta ja postinumeroalueen keskipiste yleistettiin osoittamaan merkittyjen yöpaikkojen määrää kullakin alueella. Yöpaikkojen esittäminen postinumeroalueittain mahdollisti myös matkojen visuaalisen esittämisen kartalla huomattavasti selkeämmin, kuin matkojen mallintaminen jokaisesta yksittäisestä merkitystä yöpaikasta. Koska esimerkiksi matkojen pituuksia ja yöpaikkojen sijainteja kaupunki-maaseutu-luokituksella on kuitenkin tarkasteltu kyselyyn merkittyjen tarkkojen yksittäisten yöpaikkojen mukaan, voi karttojen antama visuaalinen tieto siten hieman poiketa todellisista laskelmista. Näin ollen kartoissa kuvatut matkat ovat vain suuntaa antavia yleistyksiä. Monivalinta- ja avovastauksia tarkasteltiin ja analysoitiin Microsoft Excel -taulukkolaskentaohjelmassa sekä IBM SPSS Statistics-ohjelmistolla. Suorien jakaumien tulokset, joissa tarkasteltiin koko otosta, ovat luotettavia. Sen sijaan ristiintaulukoinneissa,

joissa tarkasteltiin vastauksia tiettyjen taustamuuttujien suhteen (esimerkiksi taustatietojen yhteys käytettyihin kulkutapoihin), tulosten luotettavuus kärsii pienen otoskoon vuoksi.

#### 4.3. Kymenlaakson kevennetty liikkumistutkimus

Koska tutkimuksessa oli tarkoitus myös vertailla kausiväestön liikkumistapoja ja -tarpeita alueella vakituisesti asuvien liikkumistapoihin ja -tarpeisiin, tarvitaan tietoa myös vakituisten asukkaiden liikkumisesta. Vakituisten asukkaiden liikkumisesta tietoa saatiin Kymenlaaksossa toukokuun 2019 lopulla toteutetusta valtakunnallisen liikkumistutkimuksen kevennetystä versiosta, maakunnallisesta liikkumistutkimuksesta, jossa selvitettiin vastaajien liikkumista sekä tyytyväisyyttä liikenneolosuhteisiin. Tätä tutkimusta varten saatiin käyttöön tämän kyselyn vastausaineisto, jota oli jo aikaisemmin hieman käsitelty kyselyn tuloksia tutkittaessa. Vastauksista oli muun muassa laskettu eri alueille lähetetyistä kyselyistä koko maakuntaa koskevat jakaumat ja osa aineistosta oli myös ristiintaulukoitu taustamuuttujien mukaan. Vastaajien yksilölliset vastaajatunnukset oli poistettu aineistosta, joten uusien ristiintaulukointien teko ei enää jälkikäteen ollut mahdollista. Tämä kysely toteutettiin posti- ja nettikyselyn yhdistelmänä, jossa vastaajalla oli mahdollisuus valita vastaustapa itse. Jokaiseen Kymenlaakson alueeseen (Kotka, Kouvola, Hamina, Muu Kymenlaakso (Iitti, Pyhtää, Virolahti, Miehikkälä)) lähetettiin satunnaisotantana 7–85-vuotiaille 2000–3000 kyselyä, yhteensä koko Kymenlaakson alueelle 10 000 kyselyä. Tutkimus koostui kolmesta osiosta. Ensimmäisessä osiossa kysyttiin vastaajan taustatietoja, toisessa osiossa pyydettiin täyttämään matkapäiväkirjaa siltä päivältä, kun oli kyselyn vastaanottanut ja kolmannessa osiossa kartoitettiin tyytyväisyyttä nykyisiin liikenneolosuhteisiin. Kyselyn rakenne on liitteenä tutkimuksen lopussa (liite 2). Kysely koostui erilaisista monivalintakysymyksistä, eikä esimerkiksi avoimia kysymyksiä ollut ollenkaan. Kysely ei myöskään sisältänyt mitään osoite- tai sijaintitietoja, joten paikkatietopohjaista tarkastelua näistä vastauksista ei voitu tehdä. Vastauksia tarkasteltiin ja analysoitiin Microsoft Excel -taulukkolaskentaohjelmassa. Huomattavaa on myös se, että tämä kyselyaineisto kattaa vain arkipäivien matkat, kun taas kausiväestön matkojen voidaan olettaa keskittyvän juuri viikonlopuille ja lomakausille, joita tämä kysely ei siis huomio. Vaikka aineistojen erilaisuus aiheutti haasteita vertailuun, voitiin kyselyn avulla kuitenkin vertailla paikallisten asukkaiden ja kausiväestön kuljettujen matkojen keskimääräisiä pituuksia, kulkutapajakaumia sekä toiveita liikkumisen kehittämisen suhteen. Tätä Kymenlaakson liikkumistutkimuksen aineistoa myös täydennettiin kesävierailijoille ja mökkeilijöille suunnatun kyselyn paikallisten vastauksilla niiltä osin, mihin kymenlaakson

liikkumistutkimus itsessään ei antanut vastauksia. Esimerkiksi vakituisten asukkaiden vierailukohteita tarkasteltiin tämän paikkatietopohjaisen kyselyn vastauksien perusteella.

#### 4.4. YKR-ruutuaineisto ja kausiväestön määrä alueella

Vaikka kyselyillä voidaan saada arvokasta tietoa suoraa kohderyhmältä, eivät ne kuitenkaan kata koko väestöä. Tämän vuoksi tutkimuksessa hyödynnetään myös Suomen ympäristökeskuksen kehittämiä yhdyskuntarakenteen seurannan aineistoja (YKR), joilla saadaan kattavampi kuva alueen kokonaisväestöstä. YKR-tietokanta sisältää ruutupohjaista tietoa esimerkiksi väestörakenteesta, asumisesta, työpaikoista ja rakennuksista (Yhdyskuntarakenteen seurannan... 2013). Tässä tutkimuksessa hyödynnettiin YKR-ruutujen väestötietoja sekä tietoja vapaa-ajan asuntojen määrästä Kymenlaakson alueella vuosilta 2005 ja 2019. YKR:n tiedot perustuvat Tilastokeskuksen ruututietoihin.

Koska kesävierailijoille ja matkailijoille kohdistettu kysely kattaa vain murto-osan koko Kymenlaakson vapaa-ajan asukkaista, käytettiin lisäksi YKR-ruutujen aineistoja vapaa-ajan asutuksen todellisen määrän ja alueellisen jakautumisen arviointiin. Kausiasukkaiden määrä (*KausiA*) voitiin Adamiakin ym. (2017) laskutavalla johtaa YKR-väestöruuduista vapaa-ajan asuntojen määrän perusteella. Tämä laskettiin kertomalla vapaa-ajan asuntojen määrä keskimääräisellä käyttäjien määrällä.

$$KausiA = \text{vapaa-ajan asuntojen määrä} * \text{vapaa-ajan asuntojen käyttäjät}$$

Vapaa-ajan asuntojen määrä ruuduittain saatiin suoraa YKR-aineistosta. Vapaa-ajan asuntojen käyttäjämäärä puolestaan perustuu mökkibarometrin (FCG 2016) tuloksiin, jonka mukaan jokaista vapaa-ajan asuntoa Suomessa käyttää keskimäärin neljä henkilöä. Kun vapaa-ajan asukkaisiin (*KausiA*) lisättiin myös kesäkauden vakituinen väestö, saatiin laskettua suurin mahdollinen väkiluku kesäkaudella, eli kesäväestö (*KesäV*). Laskentatapa olettaa, että jokainen, jolla vapaa-ajan asunto on käytettävissään, on laskentahetkellä vapaa-ajan asunnollaan. Kesäväestön lukumäärä ei ole tarkka tieto väestömäärästä tietyinä hetkenä, sillä todellisuudessa kaikki vapaa-ajan asukkaat tuskin ovat vapaa-ajan asunnollaan yhtä aikaa. Laskelma on kuitenkin perusteltu arvio suurimmasta mahdollisesta väkimäärästä kesäkauden huippuajankana, eli heinäkuussa. Kesäväestö (*KesäV*) laskettiin siten, että vapaa-ajan asukkaat lisättiin vakituiseen väestömäärään ja tästä vähennettiin väestömäärä, jonka odotetaan lähtevän vakituisesta kodistaan vapaa-ajan asunnolle (Adamiak ym. 2017: 1041).

$$KesäV = VakiV + KausiA - (VakiV * \text{pääsy vapaa-ajan asunnolle})$$

Tässä yhtälössä *KesäV* kuvaa siis sekä vapaa-ajan asukkaiden, että kesäkaudella kotonaan olevien paikallisten määrää ruuduissa. *VakiV* on vakituisen väestön määrä kussakin ruudussa, tämä tieto saatiin suoraa YKR-aineistosta. *KausiA* kuvaa kausi-, eli vapaa-ajan asukkaiden määrää, joka on laskettu edellä osoitetulla tavalla. Pääsy vapaa-ajan asunnolle puolestaan perustuu luonnon virkistyskäytön valtakunnallisen inventoinnin (Sievänen & Neuvonen 2011) tuloksiin. Tutkimuksen mukaan pääsy vapaa-ajan asunnolle vaihtelee kunnan koon mukaan, mutta tässä tutkimuksessa hyödynnettiin valtakunnallista keskiarvoa, jonka mukaan noin 40 %:lla väestöstä on vapaa-ajan asunto käytettävissään (Sievänen & Neuvonen 2011: 186).

Kausiväestön lisäksi Adamiakin ym. (2017) laskutavalla YKR-ruutujen tiedoista voitiin laskea myös keskiväkiluku (*KeskiV*), joka puolestaan kuvaa keskimääräistä ympärivuotista väkilukua (Adamiak ym. 2017: 1041). Keskiväkiluvun laskennassa huomioitiin myös vapaa-ajan asunnolla vietetyn ajan pituus (*päivät*), joka vaihtelee hieman tutkimuksesta riippuen. Tässä tutkimuksessa hyödynnettiin mökkibarometrin (FCG 2016) arvioita, sillä se on uusimman ja kattavimman tutkimuksen tulos. Mökkibarometrin mukaan vapaa-ajan asunnolla vietetään keskimäärin 79 vuorokautta vuodessa. Keskiväkiluku (*KeskiV*) voidaan laskea seuraavasti:

$$KeskiV = VakiV + KausiA * \frac{\text{päivät}}{365} - VakiV * \text{pääsy vapaa-ajan asunnolle} * \frac{\text{päivät}}{365}$$

Näillä ruutupohjaisilla väestölaskelmilla täydennettiin kahden edellä esiteltyjen kyselyiden aineistoa Kymenlaakson alueella kausiväestön osalta. YKR-aineiston tilastoitujen väestötietojen, sekä ruuduista johdettujen vapaa-ajan asukkaiden määrän avulla voitiin tarkastella, kuinka vakituinen väestö ja kausiasukkaat ovat Kymenlaaksossa jakautuneet ja koska aineisto on kahdelta eri vuodelta, voitiin myös tarkastella ajallista kehitystä. Nämä ruutupohjaiset väestölaskelmat ovat arvioita, joihin hyvin merkittävästi vaikuttavat käytetyt kertoimet (esimerkiksi vapaa-ajan asunnolla vietetty aika tai pääsy vapaa-ajan asunnolle). Tässä tutkimuksessa käytetyt kertoimet pohjaavat aikaisempiin tutkimuksiin, joten niiden voidaan olettaa olevan varsin toimivia. Eri tutkimusten välillä kuitenkin on myös eroja näissä käytettyjen kertoimien arvoissa ja lisäksi vapaa-ajan asuntojen käyttö on voinut myös muuttua näiden tutkimusten jälkeen. Esimerkiksi mökeillä vietetty aika on voinut lisääntyä viime

vuosina etätyön lisääntymisen seurauksena. Lisäksi YKR-aineisto ei välttämättä kata kaikkia vapaa-ajan asuntoja, sillä kuten aikaisemmin todettiin, ei vapaa-ajan asuntojen rekisteröinti ja tilastointi ole täysin luotettavaa. Näitä väestölaskelmia tarkastellessa on hyvä pitää mielessä edellä esitetyt laskelmien tarkkuuteen vaikuttavat tekijät. Ruutupohjaisista aineistoista esitystarkkuutena käytettiin vähintään 500 m x 500 m kokoisia ruutuja, sillä ne ovat mittakaavaltaan sellaisia, että yksittäisten ruutujen tiedot erottuvat koko maakuntaa tarkastellessa tarpeeksi selvästi, mutta yksittäisiä ihmisiä tai asuntoja ei voida kuitenkaan paikantaa tai tunnistaa. Lisäksi harvimmien asuttujen ruutujen luokitteluvälinä käytettiin 1–10 henkilöä/mökkiä, jotta yksittäisiä henkilöitä tai mökkien sijainteja ei voida ruuduista tunnistaa.

## **5. Tulokset ja tulosten tarkastelu**

### **5.1. Kyselyiden vastaajajoukot**

Mökkeilijöille ja kesävierailijoille suunnattuun kyselyyn vastasi kaikkiaan 381 henkilöä, joista 290 oli ulkopaikkakuntalaisia mökkeilijöitä tai vierailijoita ja 71 paikallisia asukkaita. Tulosten tarkasteluun ja analysointiin hyväksyttiin mukaan kaikkiaan 361 vastaajaa. 20 vastaajaa poistettiin aineistoista, sillä he eivät olleet määrittäneet kotikuntaansa, eikä myöskään vastannut muihin kuin ensimmäisiin taustakysymyksiin. Vastaajien taustatiedot on esitelty taulukossa 1. Taulukossa näkyy sekä vastauksien frekvenssit että vastauksien prosentuaaliset osuudet kotipaikkakunnan ja eri sosio-demografisten ominaisuuksien mukaan. Kaikkiaan ulkopaikkakuntalaiset mökkeilijät ja kesävierailijat mainitsivat 76 kuntaa tai kaupunkia kotipaikkakunnakseen, taulukossa 1 on esitelty näistä 11 yleisintä. Nämä kaikki 76 mainittua kotikuntaa, sekä niiden prosentuaalinen jakautuminen on kokonaisuudessaan nähtävissä liitteestä 3. Valtaosa (29 %) ulkopaikkakuntalaisista vastaajista oli helsinkiläisiä ja paikallisista kouvolaalaisia (57 %). Molemmissa vastaajaryhmissä sukupuolijakauma on samanlainen. Noin kaksi kolmasosaa vastaajista oli naisia ja kolmannes miehiä. Tämä vinouma aineistossa voi johtua useista eri tekijöistä. Esimerkiksi kyselyn markkinointi eri kohteissa ja tapahtumissa on voinut tavoittaa paremmin naisia kuin miehiä. On myös mahdollista, että naiset ovat kokeneet kyselyn mielenkiintoisemmaksi ja tärkeämmäksi kuin miehet. Tyypillisesti naisten onkin nähty olevan kiinnostuneempia ja tietoisempia ilmasto- ja ympäristöasioista ja ehkä myös siksi kestäväen liikkumisen kehittämiseen kohdistuva kysely koettiin merkitykselliseksi. Vastaajista valtaosa sijoittui iältään välille 25–64. Myös yli 65-vuotiaita vastaajia oli paljon, erityisesti vakituisen väestön joukossa. Molemmissa vastaajaryhmissä noin puolet vastaajista olivat



työssäkäyviä tai elinkeinonharjoittajia. Toinen suuri luokka oli eläkeläiset, joita vastanneista oli noin neljännes. Vastaajien kotitaloudet koostuivat valtaosin yhdestä tai kahdesta henkilöstä. Vaikka kysely oli suunnattu pääasiassa vapaa-ajan asukkaille ja mökkeilijöille vastaajista vain noin kolmasosa kertoi omistavansa mökin Kymenlaakson alueella. Huomattavaa on, että vaikka tässä tutkimuksessa keskitytään erityisesti ulkopaikkakuntalaisten vapaa-ajan asukkaiden ja kesävierailijoiden liikkumiseen, niin samoja liikkumistarpeita voi olla myös paikallisilla, sillä myös paikallisista vastaajista 38 % ilmoitti omistavansa mökin Kymenlaakson alueella. Paikallisten mökkeilijöiden liikkumistarpeiden kartoittaminen tämän aineiston pohjalta on kuitenkin ongelmallista, sillä ei tiedetä ovatko nämä vastaajat merkinneet kartalle mökkinsä vai vakituisen kotipaikkansa ja ovatko he vastanneet liikkumista koskeviin kysymyksiin mökkeilyn vai arkisen liikkumisen näkökulmasta. Osin myös tämän takia paikalliset mökkeilijät eroteltiin tästä kyselyaineistosta erilleen.

Taulukko 1. Maptionnaire -kyselyyn vastanneiden ja analyysieihin hyväksytyjen (n= 361) henkilöiden taustatiedot.

	Kausiväestö	%	Vakituinen väestö	%	Yhteensä	%
<b>Vastaajien määrä</b>	290	80,3 %	71	19,7 %	361	100 %
<b>Sukupuoli</b>						
Nainen	183	63,1 %	46	64,8 %	229	63,4 %
Mies	94	32,4 %	22	31,0 %	116	32,1 %
Muu / En halua kertoa	3	1,0 %	1	1,4 %	4	1,1 %
<b>Ikä</b>						
Alle 18	4	1,4 %	2	2,8 %	6	1,7 %
18–24	11	3,8 %	6	8,5 %	17	4,7 %
25–44	103	35,5 %	16	22,5 %	119	33,0 %
45–64	118	40,7 %	26	36,6 %	144	39,9 %
yli 65	54	18,6 %	21	29,6 %	6	1,7 %
<b>Päätoimi</b>						
Eläkeläinen	71	24,5 %	22	31,0 %	93	25,8 %
Jokin muu	9	3,1 %	5	7,0 %	14	3,9 %
Opiskelija (2. aste tai korkeampi)	14	4,8 %	4	5,7 %	18	5,0 %
Peruskoululainen	3	1,0 %	2	2,8 %	5	1,4 %
Työssäkäyvä tai elinkeinonharjoittaja	160	55,2 %	34	47,9 %	194	53,7 %
Työtön tai työelämän ulkopuolella (esim. vanhempainvapaalla)	33	11,4 %	4	5,6 %	37	10,2 %
<b>Perhekunnan koko (hlö)</b>						
1	89	30,7 %	29	40,8 %	118	32,7 %
2	124	42,6 %	26	36,6 %	150	41,6 %
3	34	11,7 %	3	4,2 %	37	10,2 %
4	26	9,0 %	8	11,3 %	34	9,4 %
5 >	17	5,9 %	5	7,0 %	22	6,1 %
<b>Mökki Kymenlaaksossa</b>						
Ei	187	64,5 %	44	62,0 %	231	64,0 %
Kyllä	101	34,8 %	27	38 %	128	35,4 %
<b>Kotikunta</b>						
Helsinki	85	29,3 %			85	29,3 %
Espoo	16	5,5 %			16	5,5 %
Turku	14	4,8 %			14	4,8 %
Lahti	13	4,5 %			13	4,5 %
Tampere	12	4,1 %			12	4,1 %
Vantaa	10	3,4 %			10	3,4 %
Mikkeli	9	3,1 %			9	3,1 %
Järvenpää	7	2,4 %			7	2,4 %
Lappeenranta	7	2,4 %			7	2,4 %
Jyväskylä	6	2,1 %			6	2,1 %
Nurmijärvi	6	2,1 %			6	2,1 %
Kouvola			40	57,1 %	40	57,1 %
Kotka			13	18,6 %	13	18,6 %
Pyhtää			5	7,1 %	5	7,1 %
Hamina			4	5,7 %	4	5,7 %
Iitti			3	4,3 %	3	4,3 %
Elimäki			1	1,4 %	1	1,4 %
Heinola			1	1,4 %	1	1,4 %
Koria			1	1,4 %	1	1,4 %
Kuusankoski			1	1,4 %	1	1,4 %
Kymenlaakso			1	1,4 %	1	1,4 %

Kymenlaakson kevennettyyn liikkumistutkimukseen saatiin yhteensä 1755 vastausta ja matkapäiväkirjoihin 4588 merkattua matkaa. Vastaajien taustatiedot on esitelty taulukossa 2. Taulukossa näkyy sekä vastausten frekvenssit että vastausten prosentuaaliset osuudet kotipaikkakunnan ja eri sosio-demografisten ominaisuuksien mukaan. Koska kyselyssä ei ollut pakollisia kysymyksiä, oli osa vastaajista jättänyt vastaamatta joihinkin kysymyksiin. Näitä vastaamatta jättäneiden määriä ei ole erikseen mainittu tässä taulukossa. Vastausten prosentuaaliset osuudet on laskettu vertaamalla vastausten määrää kaikkien vastaajien määrään (1755). Vastaajien sukupuolijakauma tässä kyselyssä oli melko tasainen, lievä enemmistö vastaajista oli naisia. Vastaajista noin puolet oli iältään yli 65-vuotiaita ja noin kolmannes vastaajista 45–64-vuotiaita. Ikäjakaumaa noudattaen myös päätoimista yleisin oli eläkeläiset (58,3 %) ja toiseksi yleisin työssäkäyvät tai elinkeinonharjoittajat (33,5 %). Vastaajista valtaosa olivat joko yksinasuvia tai kahden henkilön kotitalouksia. Noin 60 % vastaajista oli kotoisin Kouvola tai Kotkasta ja noin neljäsosa Haminasta. Pienemmistä kunnista vastaajia oli vähemmän, mutta näihin pienempiin kuntiin myös lähetettiin suhteessa vähemmän kyselyitä yhteen kuntaan, sillä pienemmät kunnat oli tässä yhdistetty yhdeksi isommaksi tutkimusalueeksi.

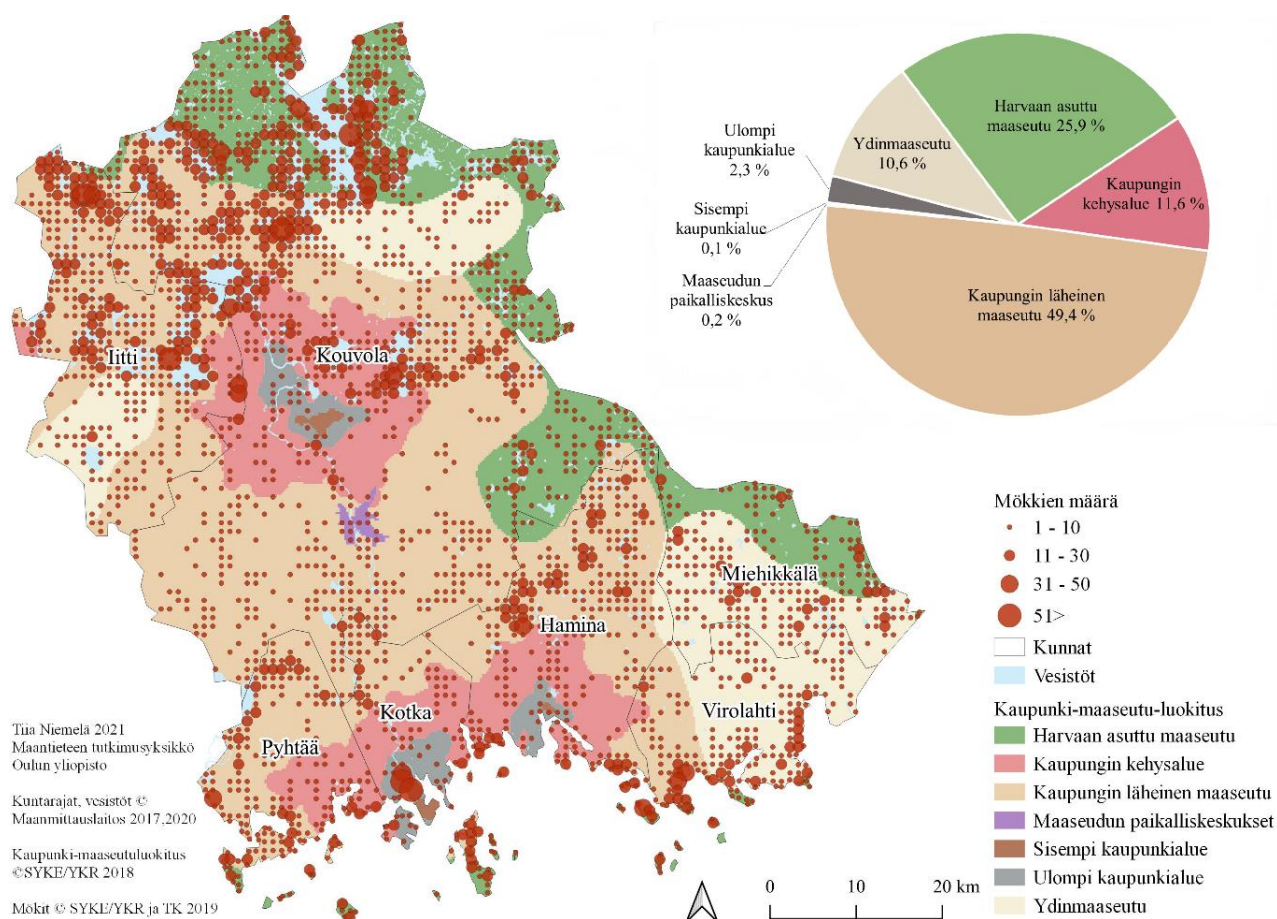
Taulukko 2. Vastaajien taustatiedot.

	Vastauksien määrä	%
<b>Vastaajia</b>	1755	100 %
<b>Sukupuoli</b>		
Nainen	951	54,2 %
Mies	754	43,0 %
<b>Ikä</b>		
Alle 18	32	1,8 %
18–24	53	3,0 %
25–44	181	10,3 %
45–64	573	32,6 %
yli 65	907	51,7 %
<b>Päätoimi</b>		
Eläkeläinen	1024	58,3 %
Jokin muu	20	1,1 %
Opiskelija (2. aste tai korkeampi)	39	2,2 %
Peruskoululainen	38	2,2 %
Työssäkäyvä tai elinkeinonharjoittaja	558	33,5 %
Työtön tai työelämän ulkopuolella (esim. vanhempainvapaalla)	74	4,2 %

	Vastauksien määrä	%
<b>Perhekunnan koko (hlö)</b>		
1	708	40,3 %
2	821	46,8 %
3	104	5,9 %
4	77	4,4 %
5 >	33	1,9 %
<b>Kotikunta</b>		
Kouvola	507	28,9 %
Kotka	556	31,7 %
Hamina	323	18,4 %
Iitti	153	8,7 %
Pyhtää	101	5,8 %
Miehikkälä	45	2,6 %
Virolahti	70	4,0 %

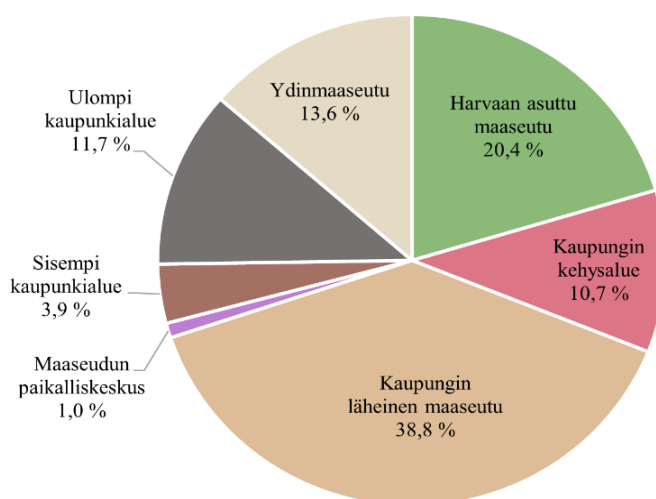
## 5.2. Kausiväestö Kymenlaaksossa

Kymenlaakso on merkittävä matkailukohde, jossa käy kotimaisten matkailijoiden lisäksi paljon myös ulkomaalaisia matkailijoita (Tillaeus 2020). Visitorin matkailutilastojen (Kymenlaakso-Majoitustilastot ja Matkailutilastot...) mukaan Kymenlaakson rekisteröidyissä majoitusliikkeissä yöpyi vuonna 2019 yhteensä 179 000 matkailijaa, joista reilu 80 % oli suomalaisia. Ulkomaalaisista matkailijoista selvä enemmistö oli venäläisiä, lisäksi ulkomaalaisia matkailijoita saapui myös muun muassa Virosta, Saksasta ja Englannista (Kymenlaakso-Majoitustilastot ja Matkailutilastot...). Matkailijoiden lisäksi myös vapaa-ajan asuminen on Kymenlaaksossa merkittävä ilmiö, vuoden 2019 lopussa Kymenlaaksossa oli yhteensä 18 770 vapaa-ajan asunnoiksi rekisteröityä asuntoa (SVT 2019a). Erityisesti järvirikkaassa Pohjois-Kymenlaaksossa vapaa-ajan asuntoja on paljon (kuva 9). Noin puolet kaikista Kymenlaakson vapaa-ajan asunnoista sijoittuu kaupungin läheiselle maaseudulle ja neljäsosa harvaan asutulle maaseudulle (kuva 10).



Kuva 10. Kymenlaakson kaikkien vapaa-ajan asuntojen sijoittuminen kaupunki-maaseutu-luokituksella. Vapaa-ajan asuntojen määrä kuvattu 1 km x 1 km ruutujen pohjalta.

Myös kausiväestön kyselyyn merkitsemistä mökeistä/yöpaikoista suurin osa (38,8 %) sijaitsee kaupungin läheisellä maaseudulla tai harvaan asutulla maaseudulla (20,4 %). Myös vesistöjen läheisyys korostui suuressa osassa merkintöjä. Kyselyyn merkittyjä mökkejä ja yöpaikkoja tarkastellessa kuitenkin myös kaupunkialueet, erityisesti ulompi kaupunkialue, korostuu enemmän kuin pelkkiä vapaa-ajan asuntoja tarkastellessa (kuva 11). Tämä johtuu siitä, että yöpaikkoja oli kyselyyn merkinneet myös vastaajat, joilla ei ollut alueella vapaa-ajan asuntoa, vaan jotka yöpyvät esimerkiksi hotelleissa, muissa majoituskohteissa tai vakituisten asukkaiden kodeissa lähempänä keskustoja kaupunkimaisilla alueilla. Vastaajat, joilla ei ollut vapaa-ajan asuntoa Kymenlaaksossa, olivat merkanneet kartalle 31 yöpaikkaa, joista noin kolmasosa (32 %) sijoittui ulommalle kaupunkialueelle ja noin neljäsosa (23 %) sisemmälle kaupunkialueelle tai kaupungin kehysalueelle. Sikiön ym. (2014) mukaan myös tyhjillään olevia asuntoja käytetään paljon vapaa-ajan asumiseen. Tilastokeskuksen (SVT 2019c) mukaan Kymenlaaksossa vuonna 2019 oli reilu 11 000 asuntoa, joissa ei asuta vakituisesti. Puuttuvien tilastointien vuoksi näitä tyhjillään olevia asuntoja ei kuitenkaan tässä tutkimuksessa huomioitu. On kuitenkin tärkeää muistaa, että niihin liittyy merkittäviä vapaa-ajan asumisen mahdollisuuksia.



Kuva 11. Kausiväestön merkitsemien yöpaikkojen/mökkien sijoittuminen kaupunki-maaseutu-luokituksella kesävierailijoille ja mökkeilijöille suunnatussa Maptionnaire -kyselyssä.

Kuten jo aikaisemmin todettiin, on matkailulla ja vapaa-ajan asumisella merkittäviä vaikutuksia kohdealueelle esimerkiksi aluetalouden, palveluiden kysynnän, ympäristön ja väestödynamiikan kannalta. Vaikka tässä tutkimuksessa Kymenlaakson osalta näitä kaikkia vaikutuksia ei tarkastella, on syytä muistaa, että nämä aikaisemmin esitellyt vapaa-ajan asumisen vaikutukset näkyvät myös Kymenlaaksossa. Vaikka vapaa-ajan asuntoja on

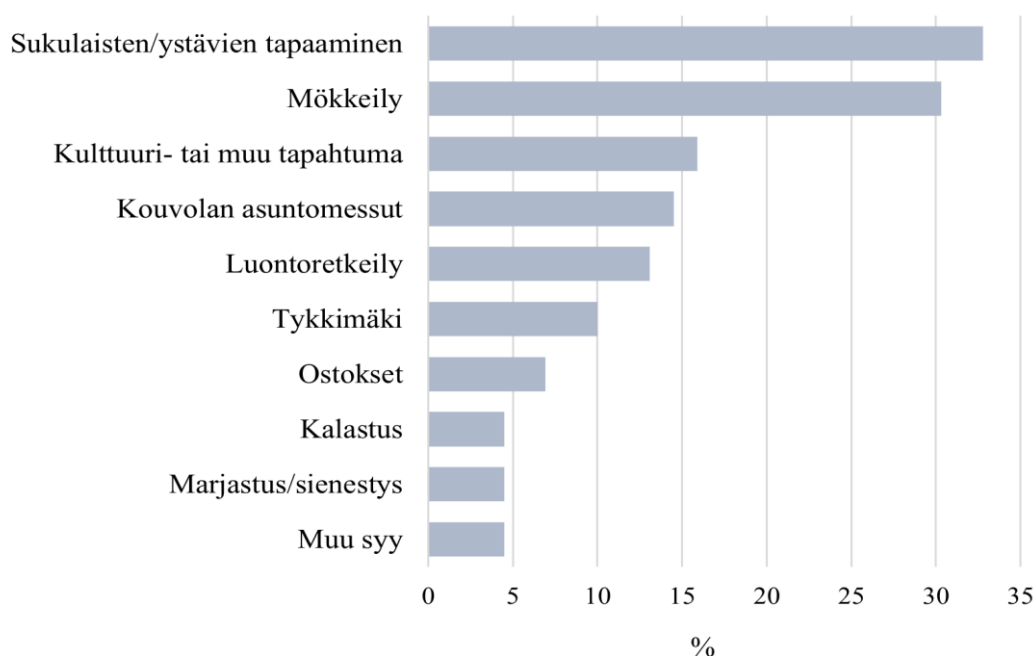
määrällisesti eniten Kouvolassa, ei pelkkä mökkien määrä ole suoraa verrannollinen vapaa-ajan asukkaiden merkitykseen kunnassa. Paremmin vapaa-ajan asumisen merkitystä kuvaa mökkien määrän suhde muiden asutokuntien määrään (Rantanen & Hyyryläinen 2012: 59). Esimerkiksi Kouvolassa, jossa vapaa-ajan asuntoja on paljon, on mökkejä vain vajaa viidesosa (18 %) vakituisesti asuttujen asuntojen määrästä, kun taas naapurikunnassa Iitissä jopa 77 % (taulukko 3). Virolahdella mökkejä on jopa enemmän kuin vakituisesti asuttuja asuntoja ja Pyhtäällä ja Miehikkälässäkin suhde on yli 80 % (SVT 2019a; SVT 2019c). Huomattavaa on kuitenkin se, että Kouvola on alueena hyvin laaja ja vapaa-ajan asutus on keskittynyt pohjois-Kouvolaan, kun taas muu asutus Kouvolan keskustaajamaan ja muihin pienempiin taajamiin. Jos tarkastellaan pelkästään Kouvolan pohjoispuolta siten, että Kouvolan keskustaajama ja sen eteläpuolinen alue jätetään tarkastelun ulkopuolelle, on kesämökkien ja muiden asutokuntien suhde varmasti paljon suurempi kuin koko kuntaa tarkastellessa.

Taulukko 3. Kesämökkien ja muiden asutokuntien suhde Kymenlaakson kunnissa vuonna 2019. Lähde: SVT 2019a, SVT 2019c.

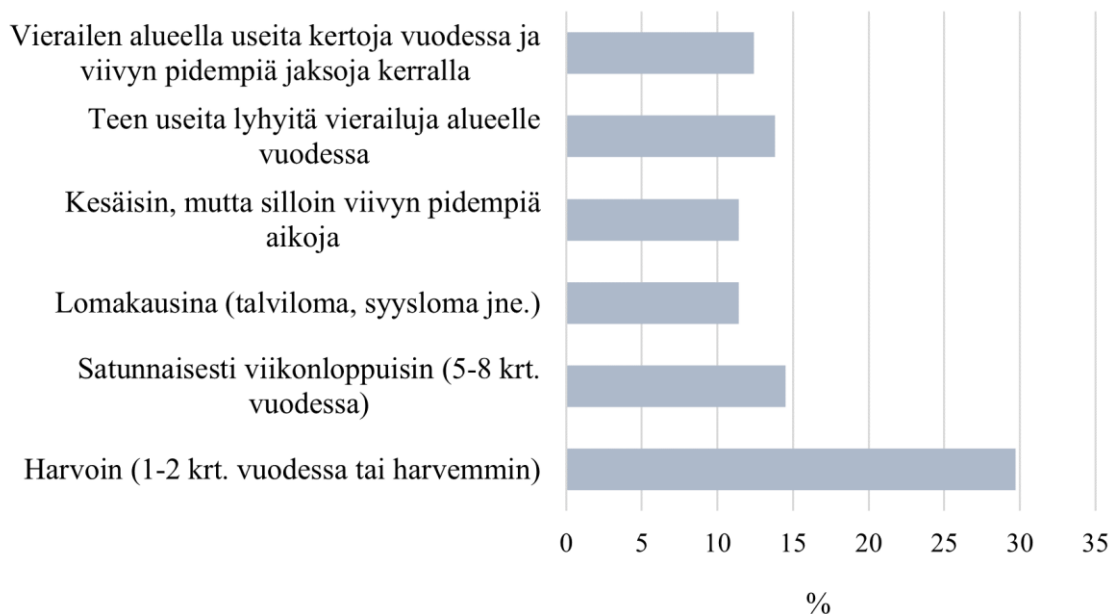
Kesämökkien ja muiden asutokuntien suhde 2019			
	Kesämökit	Muut asutokunnat	Suhde (%)
Kouvola	7795	43202	18,0
Kotka	1666	27934	6,0
Hamina	2342	10295	22,7
Iitti	2630	3413	77,1
Pyhtää	1882	2345	80,1
Miehikkälä	826	944	87,5
Virolahti	1629	1573	103,6
<b>Yhteensä</b>	<b>18770</b>	<b>89706</b>	<b>20,9</b>

Kymenlaakso on alueena monipuolinen, sen matkailun vetovoimatekijöitä ovat muun muassa vesistöt, monipuolinen luonto ja maaseutumaisemat sekä lukuisat kulttuurimatkailukohteet ja erilaiset tapahtumat. Kymenlaakson maakuntaohjelman mukaisessa Kymenlaakson strategia 2030:ssä matkailun vetovoimavyöhykkeiksi on tunnistettu pohjois-Kymenlaakson järviseu tu Etelä-Savon ja Kymenlaakson rajalla sekä rannikko- ja saaristoalueet eteläisessä Kymenlaaksossa (Kymenlaakson liikennestrategia...2015: 9). Vapaa-ajan asukkaille ja kesävierailijoille suunnatun kyselyn mukaan kausiväestön yleisimmät syyt Kymenlaaksossa

vierailulle olivat mökkeily sekä ystävien ja sukulaisten luona vierailu (kuva 13). Kymenlaakso mielletään vahvasti kesäkohteeksi ja matkailu painottuukin kesäkuukausille, erityisesti heinäkuulle (Kymenlaakso- Majoitustilastot ja Matkailutilastot...). Mökkeilijöille ja kesävierailijoille suunnatun kyselyn mukaan ulkopaikkakuntalaisista vastaajista noin 30 % kertoi vierailevansa alueella vain pari kertaa vuodessa tai harvemmin (kuva 12). Mökkeilijöiden voisi olettaa käyvän alueella useamminkin, kun taas satunnaisten matkailijoiden tai vierailijoiden käynnit voivat olla vähäisempiä. Kyselyn vastauksien ristiintaulukointi paljastaakin, että vastaajat, jotka mainitsivat vierailevansa alueella vain harvoin, eivät juurikaan omista mökkejä Kymenlaakson alueella, eikä mökkeily myöskään ole vierailun syy. Sen sijaan nämä satunnaiset vierailijat ovat tapaamassa ystäviään ja sukulaisiaan tai vierailemassa erilaisissa tapahtumissa. Mökkien omistajat sen sijaan kertoivat tekevänsä alueelle useita matkoja vuodessa ja viipyvänsä myös pidempiä jaksoja kerralla.



Kuva 12 Kausiväestön vierailusyyt Kymenlaaksossa. Kaavio kertoo kuinka monta prosenttia kyselyyn vastanneista (n= 290) on valinnut kyseisen vaihtoehdon. Vastaaja pystyi valitsemaan useamman vaihtoehdon.



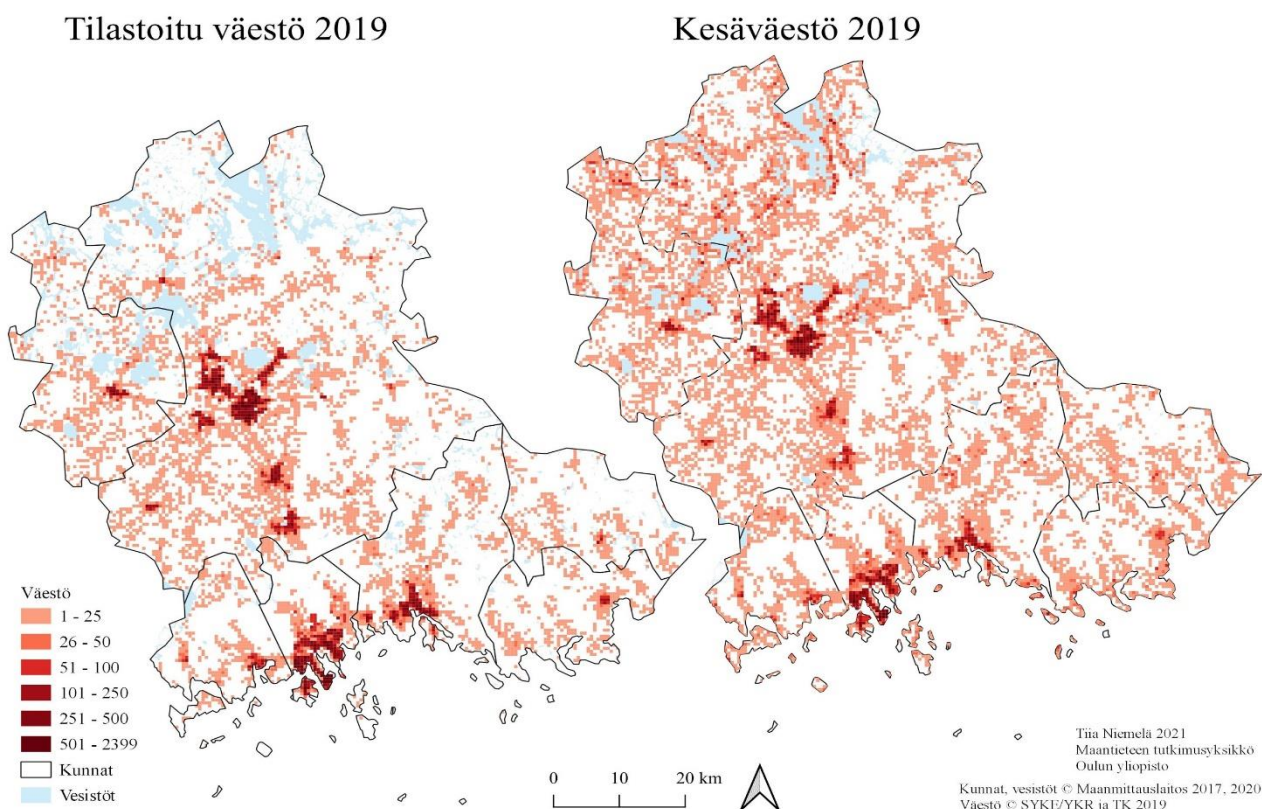
Kuva 13. Kausiväestön vierailujen tiheys ja kesto. Kaavio kertoo kuinka monta prosenttia kyselyyn vastanneista (n=290) on valinnut kyseisen vaihtoehdon. Vastaaaja pystyi valitsemaan useamman vaihtoehdon.

Kun tarkastellaan vapaa-ajan asukkaille ja kesävierailijoille suunnatun kyselyn ulkopaikkakuntalaisten vastaajien (n= 290) kotikuntien sijoittumista Kauppilan (2010) muodostaman vyöhykemallin mukaisesti havaitaan, että suurin osa Kymenlaakson mökkeilijöistä ja kesävierailijoista asuu viikonloppuvyöhykkeellä. Tämä tarkoittaa sitä, että ajomatkaa Kymenlaaksoon kertyy enintään 400 kilometriä ja matka kestää maksimissaan viisi tuntia. Viikonloppuetäisyys mahdollistaa vapaa-ajan asunnon intensiivisen käytön sekä useamman vierailun alueella vuodessa. Suurin osa (49 %) vastaajista on kotoisin Helsingistä tai muualta Uudeltamaalta, joka taas sijoittuu päiväkäyntivyöhykkeen ja viikonloppuvyöhykkeen rajan tuntumaan. Uudeltamaalta matkaa Kymenlaaksoon on vain hieman yli 100 km ja ajoaikakin vain muutaman tunnin. Kuten jo aikaisemmin todettiin, vapaa-ajan asunnot sijaitsevat tyypillisesti lähellä omistajiensa vakituista asuntoa, usein jopa samassa maakunnassa. Näin on myös Kymenlaaksossa, sillä kaikista maakunnan vapaa-ajan asunnoista liki puolet (48 %) on paikallisten ihmisten omistuksessa ja toinen puolisko ulkopaikkakuntalaisten omistuksessa (45 %). Tämä jäljelle jäävä osuus (7 %) koostuu kuolinpesistä, yritysten ja yhteisöjen tai muiden tahojen omistamista vapaa-ajan asunnoista (SVT 2018).



### 5.2.1. Vapaa-ajan asukkaiden vaikutus Kymenlaakson väestödynamikkaan

Tilastoitu väestö Kymenlaaksossa keskittyy selkeästi taajamiin ja keskuksiin, mutta kesäisin väestöä on keskuksien lisäksi myös muualla maakunnassa. Erityisesti Pohjois-Kymenlaaksossa, jossa vapaa-ajan asuntoja on paljon, lisääntyy väestön määrä kesäisin (kuva 14). Väestön määrä Kouvolan pohjoispuolella on kesäisin lähes kaksinkertainen tilastoituun väestöön verrattuna. Kesäväestön huomioimisen myötä myös asumattomien alueiden määrä vähenee Kymenlaaksossa merkittävästi. Aikaisemmat tutkimukset (ks. esim. Vepsäläinen & Rehunen 2009: 43; Müller & Hall 2003; Adamiak ym. 2017) osoittavat, että vapaa-ajan asumisen huomioiminen väestölaskennassa muuttaa erityisesti maaseutualueiden väestöpohjaa, ja näin on myös Kymenlaaksossa. Tilastoitua väestöä ja kesäväestöä vertailtaessa huomataan, että kaupunkialueilla väestö vähenee kesäisin, kun maaseutualueilla väestö puolestaan lisääntyy. Merkittävin ero väestön määrässä on harvaan asutulla maaseudulla, jossa muutos kesäväestön ja tilastoidun väestön välillä on liki 15 kertainen (taulukko 4). Useiden tutkimusten (esim. Slätmö ym. 2019; Alasalmi ym. 2020; Adamiak ym. 2017) tunnistama kausittaisen vastakaupungistumisen prosessi näkyy myös Kymenlaaksossa, kun maaseutujen väestömäärä lisääntyy kausittain.



Kuva 14. Tilastoitu väestö ja kesäväestö Kymenlaaksossa vuonna 2019 500 m x 500 m ruuduissa. Kesäväestö kuvaa suurinta mahdollista väestömäärä kesäkaudella.

Taulukko 4. Tilastoidun väestön ja kesäväestön määrä sekä väestön muutos (tilastoitu väestö - kesäväestö) kaupunki-maaseutu-luokituksen mukaisilla alueilla vuonna 2019

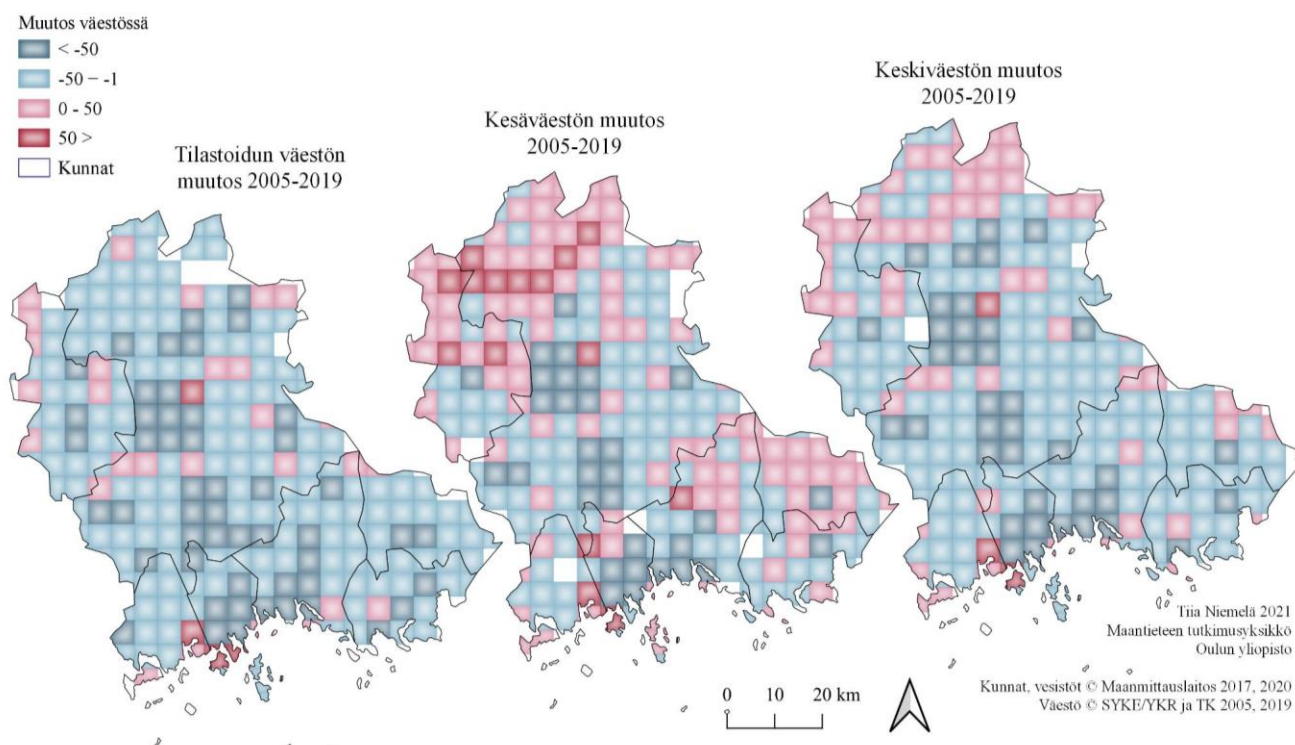
Kaupunki-maaseutu-luokitus	Muutos tilastoidun väestön ja kesäväestön välillä vuonna 2019			
	Tilastoitu väestö (lkm.)	Kesäväestö (lkm.)	Muutos (lkm.)	Muutos (%)
Sisempi kaupunkialue	20 888	12 379	-8509	-40,74 %
Ulompi kaupunkialue	70 249	42 507	-27 742	-39,49 %
Kaupungin kehysalue	24 218	19 947	-4271	-17,64 %
Maaseudun paikalliskeskus	4946	2990	-1956	-39,55 %
Kaupungin läheinen maaseutu	19 139	40 758	21 619	112,96 %
Harvaan asuttu maaseutu	943	14 656	13 713	1454,19 %
Ydinmaaseutu	8773	11 319	2546	29,02 %
<b>Yhteensä</b>	<b>149 156</b>	<b>144 556</b>	<b>-4600</b>	<b>-3,08 %</b>

Kuten jo aikaisemmin todettiin, Kymenlaaksossa väestö vähenee ja ikääntyy. Vuosien 2005 ja 2019 välillä tilastoitu väestö on Kymenlaaksossa vähentynyt 8,7 % (taulukko 5). Kausiasukkaiden on todettu vaikuttavan merkittävästi myös kuvaan alueiden väestön kehityksestä (ks. esim. Adamiak ym. 2017: 1046; Lehtonen ym. 2020). Lehtosen ym. (2020) mukaan kausiasukkaiden huomioiminen voi muuttaa väestönkehityksen kuvaa tilastoidusta väestönkehityksestä merkittävästikin myönteisempään suuntaan. Kymenlaaksossa näin ei kuitenkaan näyttäisi olevan, sillä sekä tilastoitu väestö että kausittaisen asumisen huomioivat kesäväestö ja keskiväestö ovat kaikki olleet laskevia vuosien 2005–2019 välillä. Koska tilastoidun väestönmuutoksen ja keskiväestön muutoksen välillä ole merkittävää eroa, voidaan päätellä, ettei kausiväestön huomioiminen väestölaskelmissa ole tasannut väestön vähenemistä kovinkaan merkittävästi (taulukko 5). Kunnittain tarkasteltuna kesäväestö on joissakin kunnissa (Miehikkälä, Iitti ja Pyhtää) kyllä lisääntynyt vuodesta 2005 vuoteen 2019, mutta kesäväestön lisääntyminen ei näilläkään alueilla ole silti kääntänyt keskiväestön kehitystä positiiviseen suuntaan. Väestönkehitys Kymenlaaksossa on siis kaikissa kunnissa ollut negatiivista, vaikka kausiväestö laskettaisiin mukaan tilastoihin. Merkittävin vaikutus kausiväestöllä on väestönkehitykseen Miehikkälässä, jossa tilastoitu väestö on vähentynyt 31 % vuosien 2005–2019 välillä, mutta keskiväestö vain 17,8 %.

Taulukko 5. Väestön muutoksen Kymenlaaksossa vuosina 2005–2019. Laskelmat perustuvat Adamiakin ym. (2017) laskutapaan.

Väestömuutokset Kymenlaaksossa 2005–2019					
Tilastoitu väestö		Kesäväestö		Keskiväestö	
Muutos (n)	Muutos (%)	Muutos (n)	Muutos (%)	Muutos (n)	Muutos (%)
-14 473	-8,7 %	-4937	-3,1 %	-12 361	-7,4 %

Kuntien tai maakunnan tasoinen tarkastelu ei kuitenkaan anna täydellistä kuvaa väestönkehityksestä, koska nämä ovat hyvin laajoja alueyksiköitä, joiden sisällä voi olla myös merkittäviä alueellisia eroja. Ilmiön ruutupohjainen tarkastelu (kuva 15) paljastaakin, että vaikka virallisten väestötilastojen mukaan väestö on pääsääntöisesti vähentynyt Kymenlaaksossa, on joillakin alueilla kesäväestön lisääntymisen myötä keskimääräinen väestö todellisuudessa vähentynyt maltillisemmin tai jopa lisääntynyt. Esimerkiksi Pohjois-Kymenlaaksossa virallisten väestötilastojen osoittamasta väestön kehityksestä poiketen, väestö on vuosien 2005 ja 2019 välillä todellisuudessa lisääntynyt. Kausiväestön huomioiminen väestötilastoissa muuttaa siis alueellisesti väestönkehityksen kuvaa, vaikka kuntien tai maakunnan tasoisessa tarkastelussa nämä erot eivät erottuisi.



Kuva 15. Tilastoidun väestön, kesäväestön ja keskiväestön muutokset 5 km x 5 km ruuduissa vuosina 2005–2019.

### 5.3. Kausiväestön ja vakituisen väestön liikkumistavat- ja tarpeet Kymenlaaksossa

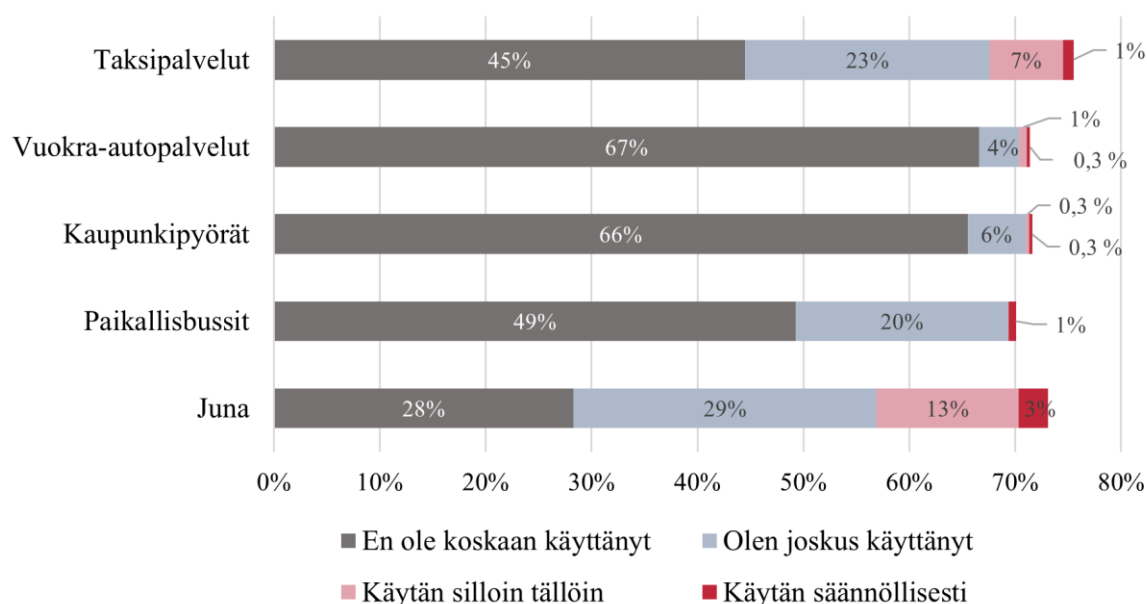
#### 5.3.1. Liikkumistottumukset

Olemassa olevan tutkimuksen (ks. esim. Kivari ym. 2006) perusteella kulkutapavalintoihin vaikuttavat monet tekijät. Liikkumistarve sekä tarjolla olevat kulkumuodot ohjaavat valintoja merkittävästi, mutta myös omilla tottumuksilla on vaikutusta kulkutavan valintaan. Tämän vuoksi kesävierailijoille ja mökkeilijöille suunnatussa kyselyssä myös taustoitettiin heidän joukkoliikenteen käyttötottumuksia, oman auton käyttömahdollisuuksia ja sitä, kuinka paljon he vuositasolla ajavat autolla. Auton käyttömahdollisuuksia ja autolla ajamista selvitettiin myös Kymenlaakson kevennetyssä liikkumiskyselyssä.

Auton käytettävyydessä ei kausiväestön (n= 290) ja vakituisen väestön (n= 1755) välillä ollut suuria eroja, sillä molemmissa tapauksissa enemmistöllä kyselyihin vastanneista oli auto käytössä. Kausiväestöstä 62 %:lla oli käytössään vähintään yksi auto. Noin viidesosa vastaajista puolestaan ei omistanut autoa. Vakituisen väestön keskuudessa auton käyttömahdollisuus oli hieman yleisempää, sillä jopa 82 %:lla vastanneista oli vähintään yksi auto käytettävissä ja kausiväestöä hieman useammin löytyi vakituiselta väestöltä yhden auton sijaan myös toinen auto. Autonomistus vaikuttaa merkittävästi kulkutapoihin. Mitä useampi auto taloudessa on käytettävissä, sitä useampi matka myös tehdään autolla ja joukkoliikennettä käytetään vähemmän. Myös kausiväestön kyselyn vastauksista voidaan havaita negatiivinen yhteys auton omistuksen ja joukkoliikenteen käytön välillä. Henkilöt, joilla oli kaksi tai useampi auto käytettävissään, vastasivat käyttävänsä joukkoliikennettä kotipaikkakunnallaan vain harvoin tai eivät ollenkaan, kun taas joukkoliikenteen päivittäinen ja viikoittainen käyttö oli yleistä vastaajien keskuudessa, joilla autoa ei ole käytettävissä. Vakituisen väestön liikkumistutkimuskyselyssä (n= 1755) ei erikseen kysytty joukkoliikenteen käytöstä, mutta matkapäiväkirjoista voitiin selvittää, kuinka monta tutkimuksen aikaisista matkoista oli tehty joukkoliikenteellä. Kaikista matkoista (n= 4588) vain noin neljä prosenttia kuljettiin junalla tai linja-autolla. Myös vakituisesta väestöstä (n= 1755) joukkoliikennettä käyttävät eniten ihmiset, joilla autoa ei ole käytettävissä. Ikäryhmittäin tarkasteltuna Kymenlaakson joukkoliikennettä eniten käyttävät alle 18-vuotiaat koulumatkoillaan.

Kausiväestöstä enemmistö saapui autolla (55 %), junalla (16 %) ja kaukoliikenteen bussilla (12 %) Kymenlaaksoon. Seitsemän prosenttia vastaajista kertoi saapuneensa Kymenlaaksoon toisen kyydillä ja neljä prosenttia käytti vuokra- tai laina-autoa. Vaikka julkisilla, esimerkiksi junalla tai kaukoliikenteen bussilla, pääsee Kymenlaakson kohtuullisen

helposti, erityisesti pääkaupunkiseudulta, voi autolla saapumisen syynä olla puuttuva jatkoyhteys rautatieasemalta tai linja-autopysäkiltä mökille. Lisäksi vapaa-ajan asukkailla voi olla myös paljon tavaraa mukana, jonka vuoksi henkilöauto koetaan helpommaksi tavaksi matkustaa, kuin juna tai bussi. Yksi keskeisesti tämänkin tutkimuksen kannalta vaikuttava tekijä, voi olla myös se, että vaikka Kymenlaaksoon tai mökille pääsisikin julkisilla, tarvitaan omaa autoa kohteessa liikkumiseen. Kymenlaakson julkisen tai yksityisen liikenteen palvelut eivät näyttäneet olevan kovin aktiivisessa käytössä kausiväestön keskuudessa (kuva 16). Juna oli ainoa vaihtoehto, jossa mainittiin käytettävän 'joskus' ja 'silloin tällöin' enemmän kuin 'en ole koskaan käyttänyt'. Taksipalveluita ja paikallisbusseja oli käytetty jonkin verran, kun taas puolestaan vuokra-autopalvelut ja kaupunkipyörät ovat olleet lähes käyttämättömiä vastaajien keskuudessa. Toki kaupunkipyörät olivat kyselyn aikaan Kymenlaakson alueella vielä suhteellisen uusi ilmiö, sillä ne saatiin käyttöön Kouvolassa ja Kotkassa vasta kesällä 2018. Voisi olettaa, että jos on tottunut kotipaikkakunnallaan käyttämään joukkoliikennettä arkiliikkumiseen, voisi tällöin joukkoliikenteen käyttö olla luontevampaa myös lomaillessa ja mökkeillessä. Aineiston pohjalta näyttäisi siltä, että riippumatta siitä kuinka säännöllisesti kotikunnassaan käyttää joukkoliikennettä, se ei vaikuta joukkoliikenteen käyttöön Kymenlaaksossa. Tähän vaikuttanee se, että suurin osa kausiväestöstä kertoi saapuvansa Kymenlaaksoon omalla autolla, joten oman auton käyttö myös alueella liikkumiseen on houkutteleva ja luonteva vaihtoehto. Joukkoliikenteen palvelutaso Kymenlaaksossa ja erityisesti harvaan asutulle maaseudulle sijoittuville mökkialueille ei myöskään ole yhtä toimiva ja tehokas kuin esimerkiksi pääkaupunkiseudulla, josta suurin osa kausiväestöstä tulee.



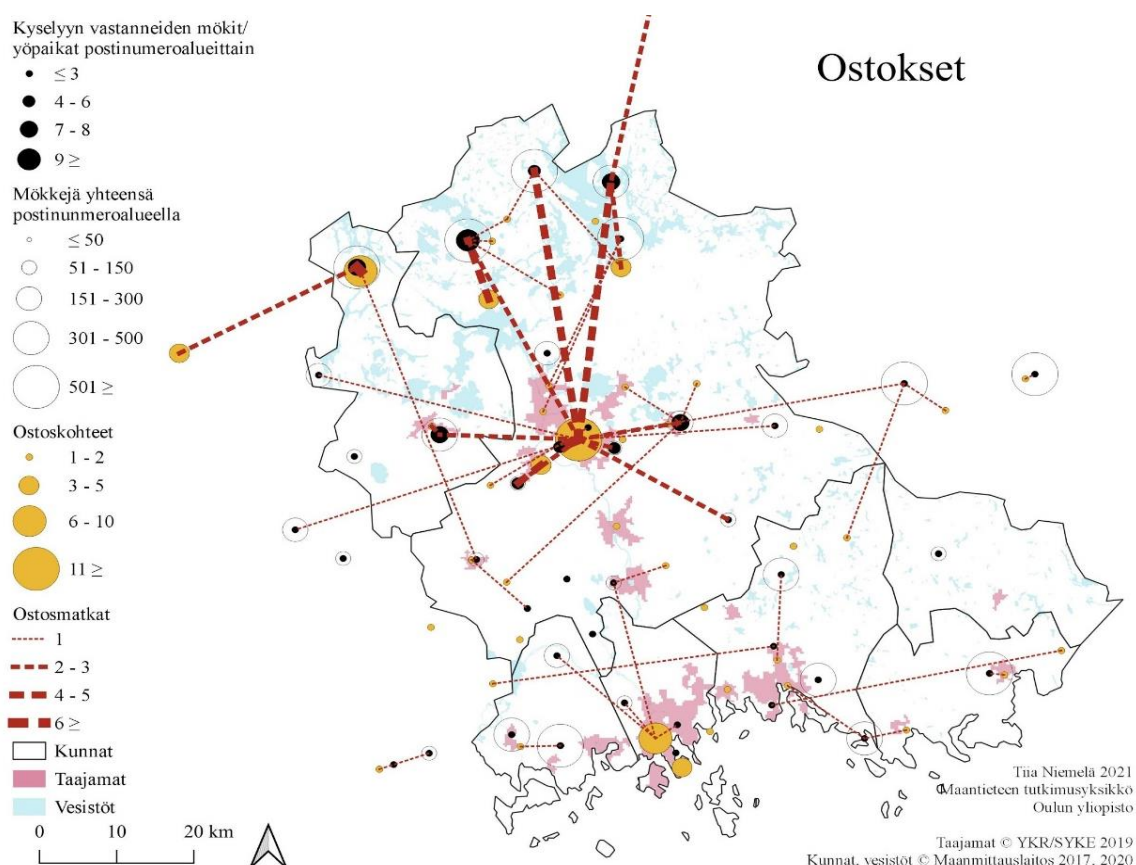
Kuva 16. Kymenlaakson julkisen ja yksityisen liikenteen palveluiden käyttö kausiväestön vastauksen perusteella. Kaavio kertoo kuinka monta prosenttia kyselyyn vastanneista (n=290) on valinnut kunkin vaihtoehdon. Vastaaja pystyi valitsemaan useamman vaihtoehdon.



### 5.3.2. Kuljetut matkat ja matkojen pituudet

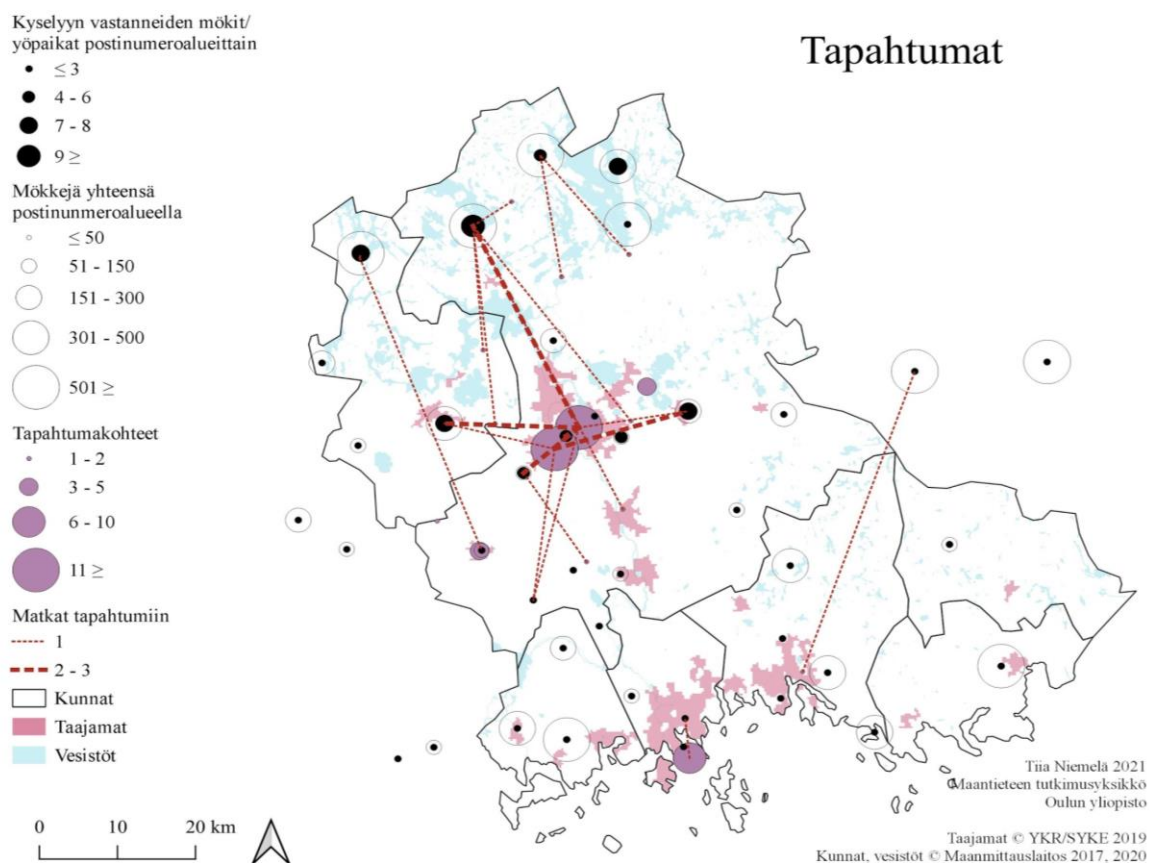
Kesävierailijoiden ja mökkeilijöiden kyselyssä myös selvitettiin missä kohteissa kausiväestö Kymenlaaksossa vierailee. Alla olevissa kartoissa (kuvat 17–21) on mallinnettu vastaajien kulkemia matkoja yhdistämällä kyselyyn merkittyjä yöpaikkoja ja vierailukohteita. Matkat vierailukohteisiin on mallinnettu linnuntietä pitkin niiden postinumeroalueiden keskipisteistä, joilla merkityt yöpaikat sijaitsivat. Mallinnettuja matkoja kuvastavien viivojen paksuus kertoo, kuinka monta vastaajaa kyseiseltä postinumeroalueelta vierailee kussakin kohteessa. Mitä paksumpi matkaa kuvastava viiva on, sitä useampi vastaaja liikkuu tällä välillä.

Suurin osa ostosmatkoista suuntautui Pohjois-Kymenlaaksosta Kouvolan keskustan alueelle (kuva 17). Siellä erityisesti Kouvolan Prisma sekä kauppakeskus Veturi olivat suosittuja ostoskohteita kausiväestön keskuudessa. Pohjois-Kymenlaakson järviolueelta ostoksia tehtiin myös pienemmissä kylissä ja kyläkeskuksissa Jaalassa ja Vuohijärvellä. Pohjois-Itäisissä ostokset keskittyivät paikalliselle Vuolenkosken kylälle tai Kymenlaakson ulkopuolelle Lahteen. Vaikka Kouvolan keskusta-alue ja sen kauppapalvelut olivat kaikista suosituimpia, myös Kotkan keskustassa ja Kotkan Prismassa tehtiin ostoksia. Kotkan kauppapalveluita käyttivät eteläisessä Kymenlaaksossa yöpyvät mökkeilijät ja lomailijat. Ostosmatkojen pituuden keskiarvo oli 14,6 km ja mediaani 10,5 km (kuva 22).



Kuva 17. Ostoskohteet, joissa kausiväestö (n= 290) mainitsi vierailevansa sekä merkittyjen mökkien/yöpaikkojen ja ostoskohteiden väliset matkat.

Myös matkat erilaisiin tapahtumiin suuntautuivat enimmäkseen Kouvolan keskustan alueelle sekä Korialle, jossa kesällä 2019 järjestettiin Kouvolan asuntomessut (kuva 18). Asuntomessut olivatkin tapahtumista selkeästi suosituin ja tämän vuoksi Kouvolassa kävi todennäköisesti normaaliakin enemmän vierailijoita kesällä 2019. Muita suosittuja tapahtumia olivat Kotkan meripäivät, Valkealan Elovalkeat sekä Elimäellä järjestetyt Rock In The City -festivaalit. Matkat tapahtumiin olivat keskimäärin 16,5 km pituisia (kuva 22).



Kuva 18. Tapahtumat, joissa kausiväestö (n= 290) mainitsi vierailevansa sekä merkittyjen mökkien/yöpaikkojen ja tapahtumien väliset matkat.

Kulttuuri- ja huvikohteista kaikista suosituimpia olivat kyselyn mukaan Verlan tehdasmuseo sekä Tykkimäen huvipuisto, ja näihin myös suurin osa mallinnetuista matkoista suuntautui (kuva 19). Lisäksi vierailijoita houkuttelivat Kotkan Merikeskus Vellamo, Kouvolan keskustan museot sekä Elimäen arboretum. Matkaa kulttuuri- ja huvikohteisiin vastaajien yöpaikoista oli keskimäärin 16,3 km (kuva 22).

Kyselyyn vastanneiden mökit/  
yöpaikat postinumeroalueittain

- ≤ 3
- 4 - 6
- 7 - 8
- 9 ≥

Mökkejä yhteensä  
postinumeroalueella

- ≤ 50
- 51 - 150
- 151 - 300
- 301 - 500
- 501 ≥

Kulttuuri- ja huvikohteet

- 1 - 2
- 3 - 5
- 6 - 10
- 11 ≥

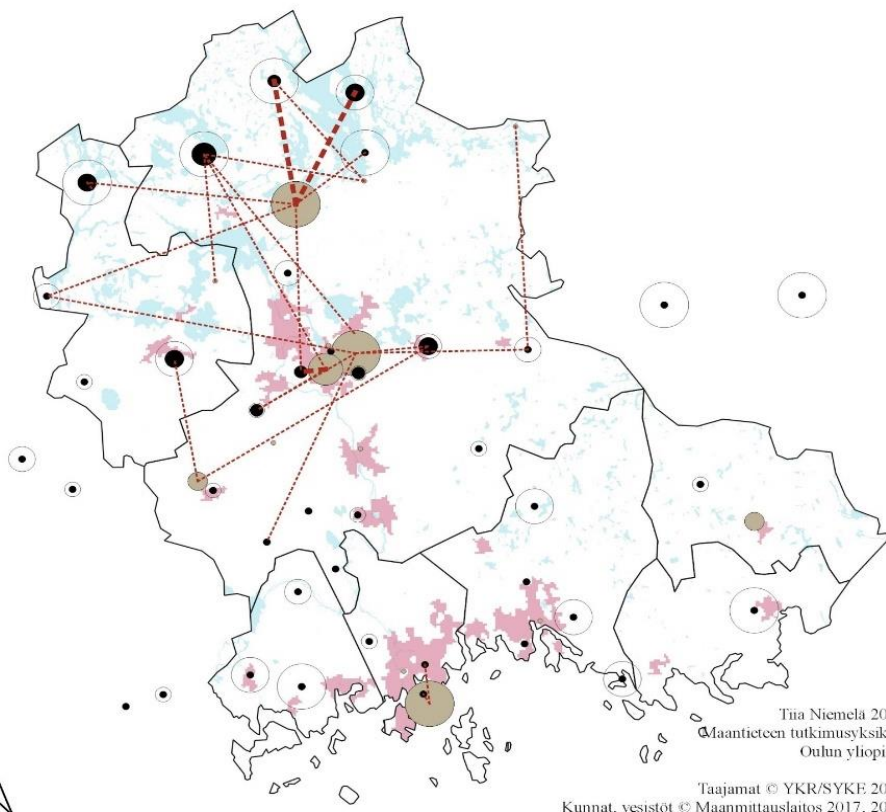
Matkat kulttuuri-  
ja huvikohteisiin

- 1
- 2 - 3
- Kunnat
- Taajamat
- Vesistöt

0 10 20 km



## Kulttuuri- ja huvikohteet



Kuva 19. Kulttuuri- ja huvikohteet, joissa kausiväestö (n=209) mainitsi vierailevansa sekä merkittyjen mökkien/yöpaikkojen ja kulttuuri- ja huvikohteiden väliset matkat.

Kansallispuistoista ja muista virkistyskohteista Repoveden kansallispuisto oli ylivoimaisesti suosituin kohde, sillä yli puolet kaikista tämän kategorian merkinnöistä sijaitsi siellä (kuva 20). Erityisesti kohde houkutteli lähialueen mökkeilijöitä ja lomailijoita, mutta myös Itistä ja eteläisestä Kouvolasta asti matkattiin sinne. Lisäksi Kotkan puistot olivat suosittuja ja myös pienemmässä Valkmusan kansallispuistossa vierailtiin jonkin verran. Keskimääräinen matka kansallispuistoihin ja muihin virkistyskohteisiin oli 17,8 km ja matkojen mediaani 14,3 km (kuva 22).



Kyselyyn vastanneiden mökit/  
yöpaikat postinumeroalueittain

- ≤ 3
- 4 - 6
- 7 - 8
- 9 ≥

Mökkejä yhteensä  
postinumeroalueella

- ≤ 50
- 51 - 150
- 151 - 300
- 301 - 500
- 501 ≥

Kansallispuistot ja  
muut virkistyskohteet

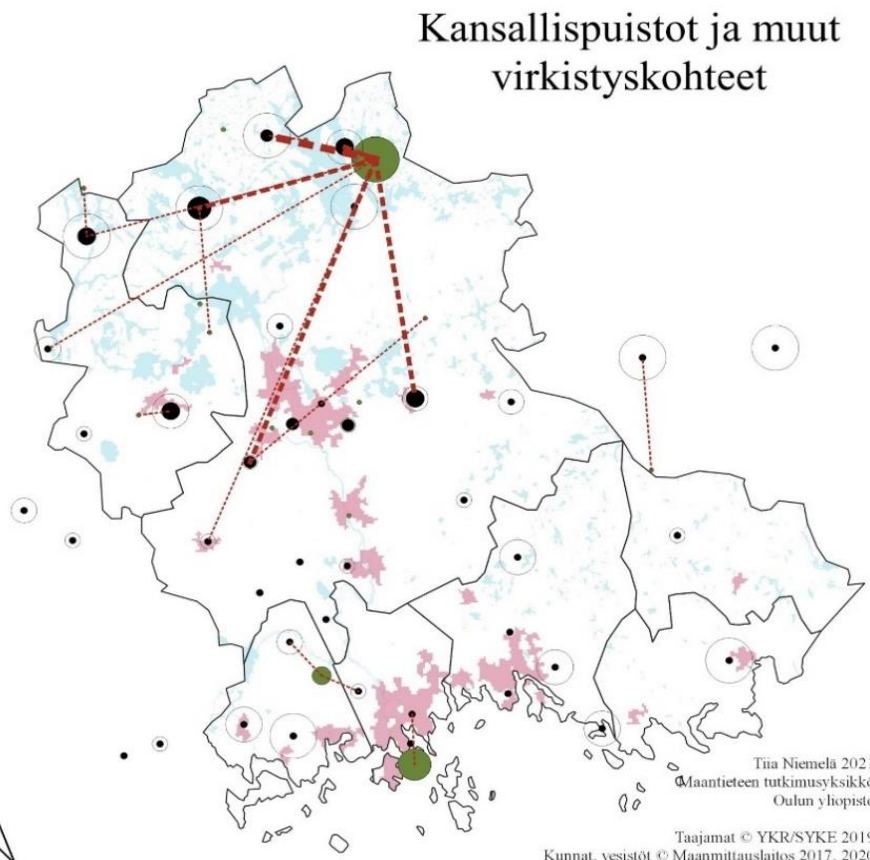
- 1 - 2
- 3 - 5
- 6 - 10
- 11 ≥

Matkat kansallispuistoihin ja  
muihin virkistyskohteisiin

- 1
- 2 - 3
- 4 - 5

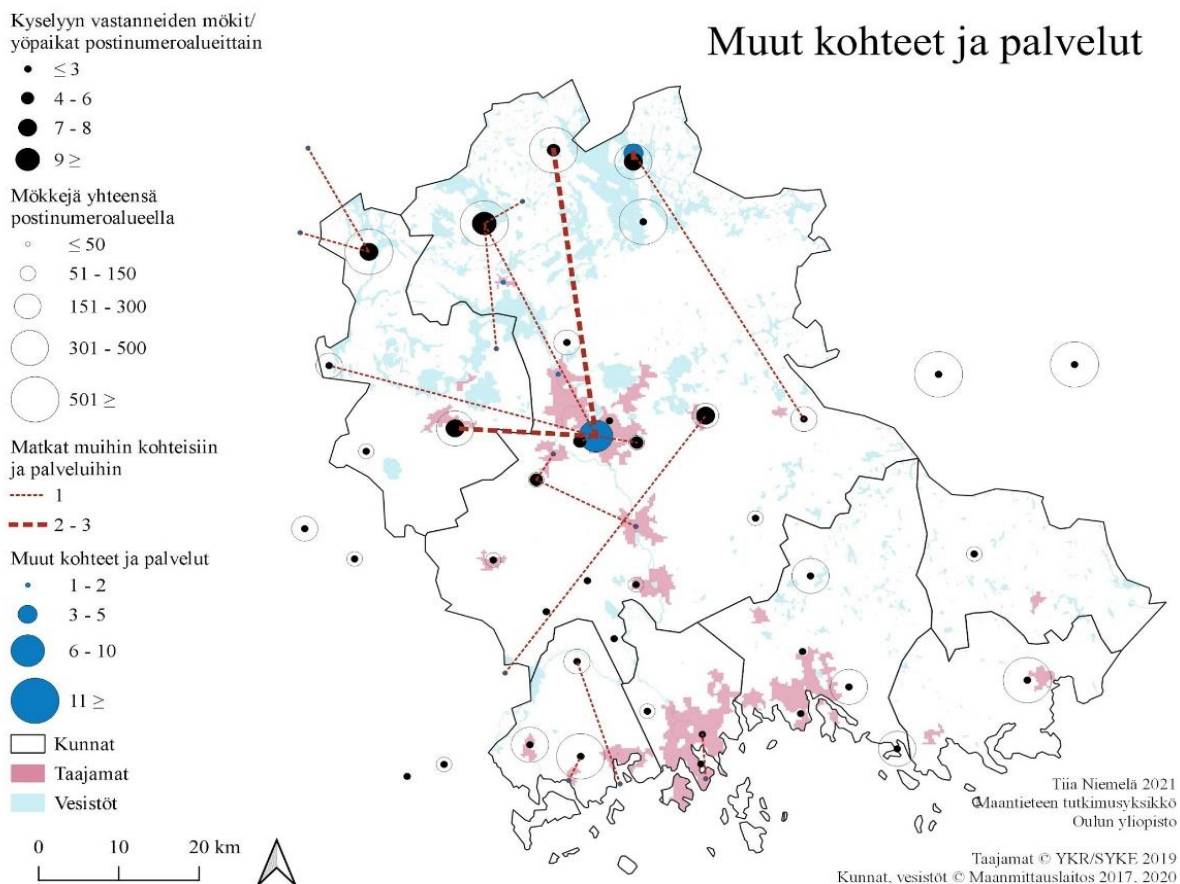
- Kunnat
- Taajamat
- Vesistöt

0 10 20 km



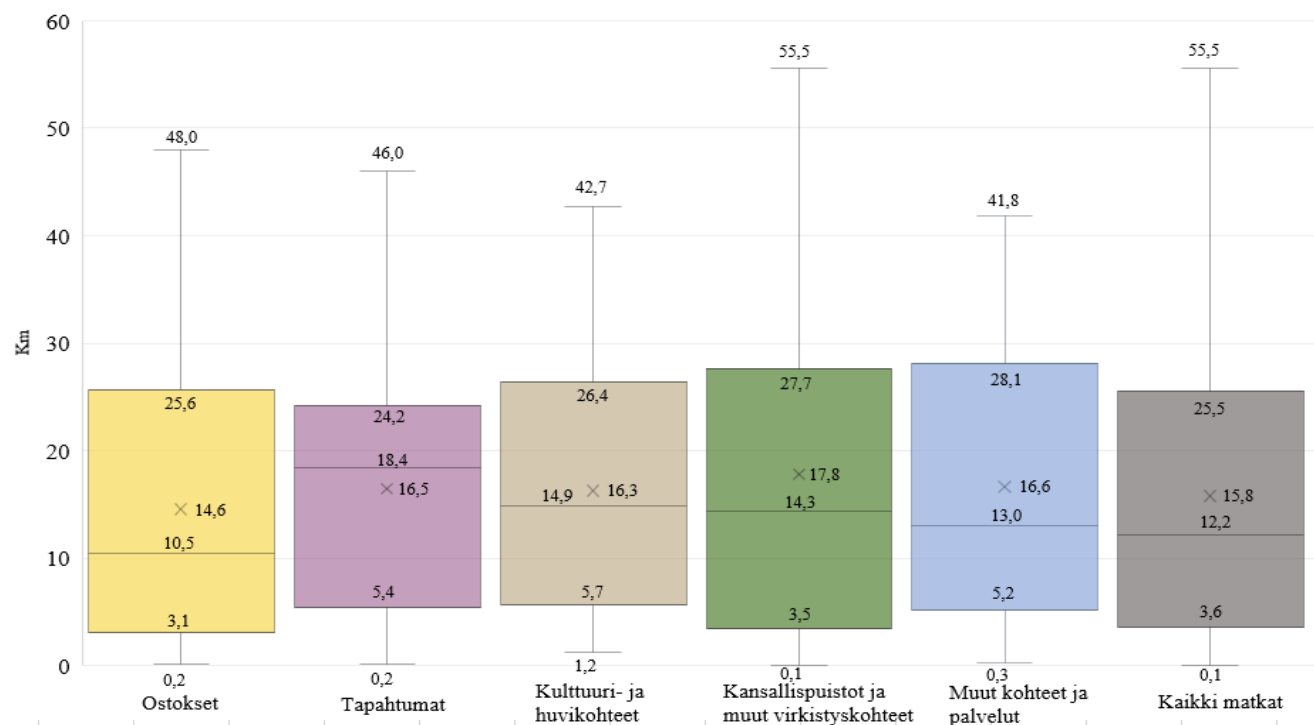
Kuva 20. Kansallispuistot ja muut virkistyskohteet, joissa kausiväestö (n= 290) mainitsi vierailevansa sekä merkittyjen mökkien/yöpaikkojen ja kansallispuistojen ja muiden virkistyskohteiden väliset matkat

Muihin kohteisiin ja palveluihin lukeutuivat muun muassa erilaiset ravintolat ja ruokapaikat. Myös tässä tapauksessa Kouvolan keskustan palveluiden merkitys korostui, sillä suurin osa tämän ryhmän merkinnöistä sijaitsi Kouvon keskustassa. Lisäksi useampi vastaaja myös käytti Pohjois-Kouvolassa sijaitsevan Orilammen maja- ja lomakeskuksen palveluita (kuva 21). Matkat muihin kohteisiin ja palveluihin olivat keskimäärin 16,6 km pitkiä (kuva 22).



Kuva 21. Muut kohteet ja palvelut, joissa kausiväestö (n= 290) mainitsi vierailevansa sekä merkittyjen mökkien/yöpaikkojen ja muiden kohteiden ja palveluiden väliset matkat.

Kaikkien mallinnettujen matkojen keskipituus oli 15,8 km ja mediaani 12,2 km. Valtaosa matkoista sijoittui välille 3,6 km - 25,5 km (Kuva 22). Keskustaajamissa ja niiden välittömässä läheisyydessä yöpyvillä mökkeilijöillä ja matkailijoilla matkojen pituudet olivat selvästi lyhyempiä kuin muissa taajamissa tai taajamien ulkopuolella yöpyvillä, sillä keskustaajamissa matkojen mediaani oli vain muutaman kilometrin, kun taas muissa taajamissa tai taajamien ulkopuolella mediaani oli noin 13 km.



Kuva 22. Kuljettujen matkojen pituudet kuvattuna boxplot-kaaviona.

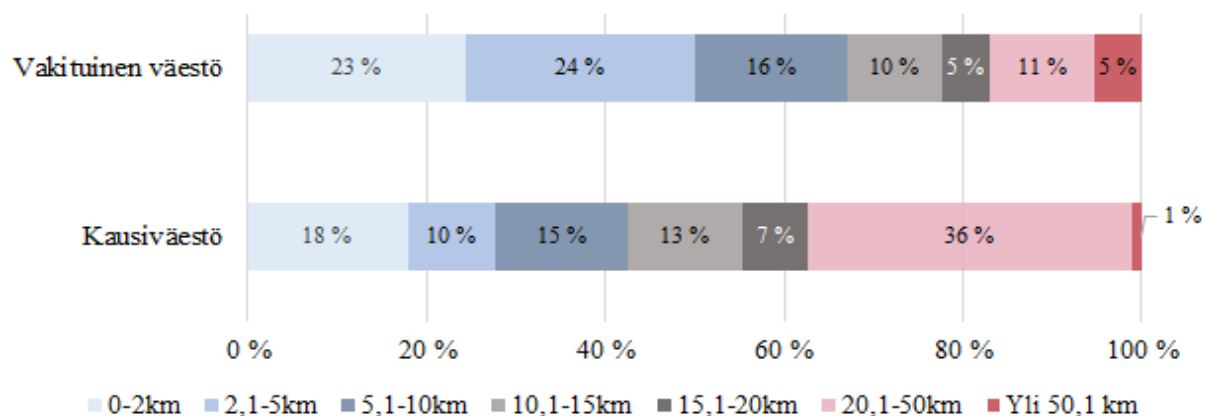
Kausiväestön merkitsemissä vierailukohteissa korostui selkeästi tietyt kohteet tai alueet, joissa vieraillaan. Sekä vastaajien merkitsemät yöpaikat/mökit, kuin myös kohteet keskittyivät pitkälti Kouvolan alueelle. Erityisesti Kouvolan keskustassa näyttäisi olevan paljon palveluita ja kohteita, joita kausiväestö käyttää. Osa kohteista oli selkeästi mökkiläisten ja muiden yöpyjien suosiossa, sillä matkoja kuvaavia viivoja oli paljon. Toisissa kohteissa, esimerkiksi monissa Kotkan kohteissa, sen sijaan oli useita merkintöjä, mutta matkoja kohteeseen oli verrattain vähän. Näissä kohteissa vierailevat ihmiset eivät siis joko olleet merkinneet yöpaikkaansa kartalle tai olivat enimmäkseen päivämatkailijoita. Eteläisessä Kymenlaaksossa Kotkaa lukuun ottamatta, ei näyttäisi juuri olevan kausiväestöä houkuttelevia kohteita. Tätä voidaan selittää sillä, että suurin osa vastaajien mökeistä ja yöpaikoista sijaitsee Kymenlaakson pohjoisosassa, joten vaikka etelässä kohteita olisikin, saattavat ne sijaita liian kaukana vastaajan näkökulmasta. Vaikka tässä kyselyssä korostuukin Pohjois-Kymenlaaksossa yöpyvien matkailijoiden ja mökkeilijöiden vastaukset, on myös eteläisessä Kymenlaaksossa mökkejä, erityisesti rannikolla ja saaristossa. Voisi olettaa, että Etelä-Kymenlaakson matkailijoiden ja mökkeilijöiden liikkuminen suuntaa Kotkan ja Haminan keskuksiin sekä muihin eteläisen Kymenlaakson kohteisiin, aivan kuten Pohjois-Kymenlaaksosta matkat suuntaavat Kouvolan keskukseen ja Pohjois-Kymenlaakson kohteisiin. Tätä olettamusta tukee myös nämä muutamit tässäkin

tutkimuksessa mallinnetut Etelä-Kymenlaaksolaisten mökkeilijöiden ja matkailijoiden matkat, jotka keskittyvät Etelä-Kymenlaakson alueelle.

Vakituiselle väestölle suunnatusta kevennetyssä Kymenlaakson liikkumistutkimuskyselyssä ei kysytty tarkkoja vierailukohteita tai niiden sijainteja, joten samanlaisia analyysejä ei vakituisen väestön liikkumisesta voida tehdä kuin kausiväestön osalta. Vakituista väestöä (n= 71) kuitenkin vastasi myös tähän kesävierailijoille ja mökkeilijöille suunnattuun kyselyyn, ja heidän vastaustensa perusteella vierailukohteet näyttäisivät olevan pitkälti samoja kohteita, jotka korostuivat myös kausiväestön vastauksissa. Huomioitavaa kuitenkin on se, että näitä vakituisen väestön merkitsemiä kohteita oli huomattavasti vähemmän, joten yleistäisiä liikkumisesta tai kohteiden käytöstä ei voida tehdä. Kymenlaakson kevennetyn liikkumistutkimuksen mukaan valtaosa (41,5 %) vakituisen väestön tekemistä matkoista oli ostos- tai asiointimatkoja. Myös kausiväestön matkoissa korostuivat ostosmatkat. Tämä tosin voi osaltaan johtua siitä, että ostoskohteen merkitseminen oli kyselyssä ensimmäisenä vaihtoehtona ja tähän oli jaksettu vastata huolellisimmin, jolloin merkintöjä tuli eniten. Toisaalta kauppapalvelut kyllä ovat tutkitusti (ks. esim. Adamiak ym. 2015, FCG 2016) käytetyimpiä palveluita vapaa-ajan asukkaiden keskuudessa. Muissa vierailukohteissa kuten kulttuuri- ja huvikohteissa sekä erilaisissa tapahtumissa vieraili myös päivämatkailijoita, joilla ei ollut yöpaikkaa Kymenlaaksossa ja sen takia myös mallinnetut matkat näihin kohteisiin jäivät vähäisemmiksi. Vakituisen väestön liikkumistutkimus kohdistui arkipäivien matkoihin ja siksi myös työhön liittyvät matkat korostuvat vapaa-ajan matkoja enemmän. Matkoista 23,9 % olivat työhön liittyviä. Koulu- tai opiskelumatkoja sen sijaan oli vain kolme prosenttia, mutta tämä selittynee nuorten ikäluokkien alhaisella vastausprosentilla (4,8 % alle 25-vuotiaita).

Koska vakituisen väestön asuminen sekä työpaikat ja koulut ja palvelut keskittyvät molemmat pitkälti kaupunkimaisille alueille tai niiden lähialueille (SVT 2019b, Joensuu ym. 2012:22, Kymenlaakson maakuntakaava...2020: 36; Kymenlaakson liikennestrategia... 2015: 13), oletettavasti myös liikkuminen kohdistuu pitkälti kaupunkialueille tai kaupunkien välille. Kausiväestön yöpaikat sen sijaan keskittyvät suurelta osin (59,2 %) kaupungin läheiselle maaseudulle tai harvaan asutulle maaseudulle ja vierailukohteita on sekä kaupunkimaisilla alueilla, että maaseutumaisilla alueilla. Näin ollen kausiväestön liikkumistarpeet ovat alueellisesti hajanaisempia kuin vakituisen väestön. Kymenlaakson kevennetty liikkumiskysely kattaa vain arkipäivien matkat ja se toteutettiin toukokuussa ennen kesälomien alkua. Kysely ei siis kerro miten tai missä Kymenlaakson vakituinen väestö viettää lomaansa tai missä he lomansa aikana liikkuvat. Voidaan kuitenkin olettaa, että myös vakituinen väestö todennäköisesti lomailee kesäisin, jolloin nämä kaupunkialueiden työ- ja opiskelumatkat

vähenevät ja vapaa-ajan matkat puolestaan lisääntyvät. Vapaa-ajan matkoissa todennäköisesti myös maaseutualueet korostuvat enemmän kuin arkimatkoissa. Vakituinen väestö voi esimerkiksi siirtyä viettämään lomaansa mökiltä käsin, jolloin he todennäköisesti myös oleskelevat maaseutumaisella alueella. Tätä oletusta tukee myös aikaisempi väestötarkastelu, jonka mukaan kesäisin väestö kaupunkialueilla vähenee ja maaseutualueilla lisääntyy. Lisäksi Kymenlaakson vapaa-ajan asunnoista noin puolet (48 %) on paikallisten asukkaiden omistamia. Voidaan myös olettaa, että samat maaseudulla sijaitsevat kohteet, jotka houkuttelevat kausiväestöä vierailemaan (esimerkiksi Repoveden kansallispuisto), ovat myös vakituisten väestön käytössä loma-aikoina ja näin ollen myös vakituinen väestö liikkuu osittain myös maaseudulla. Tätä uskomusta tukee se, että kesävierailijoille ja mökkeilijöille suunnattuun kyselyyn vastanneet vakituiset asukkaat (n = 71) kertoivat vierailevansa näissä samoissa kohteissa, joita myös kausiväestö oli maininnut. Vakituisten väestön (n= 1755) matkapäiväkirjoihin merkatuista matkoista (n= 4588) valtaosa (47 %) oli pituudeltaan viisi kilometriä tai vähemmän. 5,1–10 km välille sijoittui 16 % matkoista, 10,1–15 km välille 10 % ja 15,1–50 km pituisia oli 16 % matkoista. Kausiväestön matkoista puolestaan vain vajaa kolmasosa (28 %) oli pituudeltaan viisi kilometriä tai vähemmän. 5,1–10 km, 10,1–15 km ja 15,1–20 km pituisia matkoja oli likimain saman verran kuin vakituissellakin väestöllä, mutta yli 20 km pituisia matkoja (37 %) oli kausiväestöllä huomattavasti enemmän (kuva 23). Kausiväestön kulkemat matkat ovat siis keskimäärin pidempiä kuin vakituisten väestön kulkemat matkat, mikä kertoo siitä, että kausiväestö on palveluiden saavutettavuuden näkökulmasta heikommassa asemassa. Vakituisten väestön matkojen pituudet perustuvat vastaajien arvioihin kulkemansa matkan pituudesta. Kausiväestön matkojen pituus puolestaan on laskettu vastaajan merkitsemästä yöpaikasta vierailukohteeseen linnuntietä pitkin. Kausiväestön todelliset tieverkkoa pitkin kuljetut matkat siis ovat todellisuudessa näitä laskelmia pidempiä. Erityisesti Pohjois-Kymenlaaksossa vesistöt aiheuttavat rikkonaisuutta aluerakenteeseen ja pidentävät etäisyyksiä ja kuljettuja matkoja.

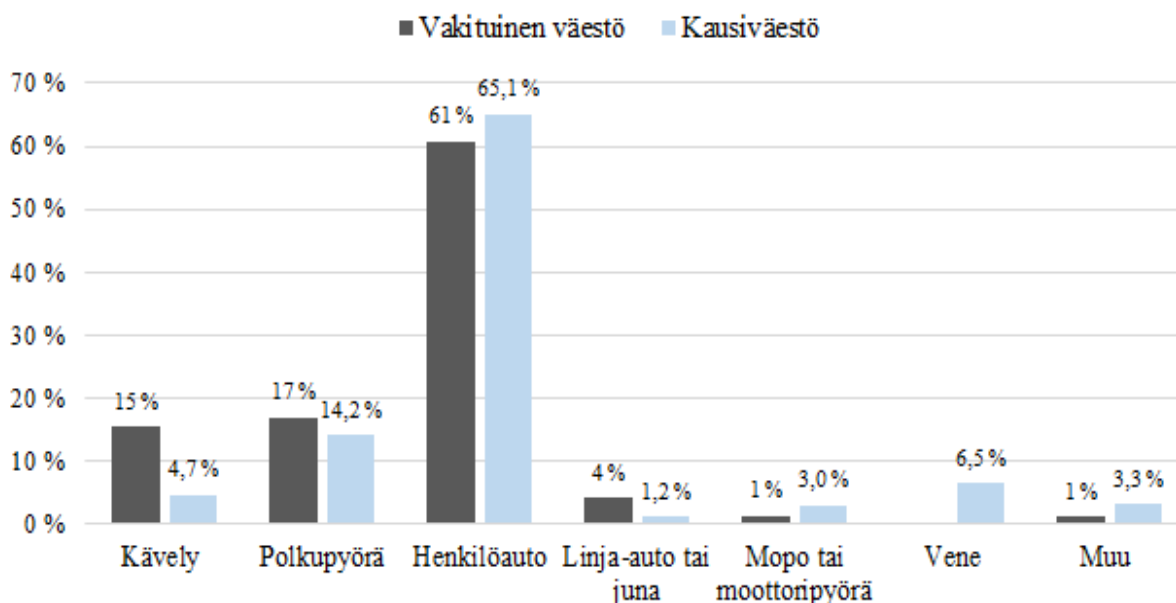


Kuva 23. Kausiväestön ja vakituisten väestön kulkemien eri pituisten matkojen osuudet

Koska Kymenlaakson kevennetyssä liikkumistutkimuksessa ja vapaa-ajan asukkaille ja kesävierailijoille suunnatussa kyselyssä matkatyypit oli luokiteltu eri tavoin, ei matkojen pituuksia voida vertailla matkojen tyyppien mukaan. Ainoastaan ostos- ja asiointimatkat löytyivät molemmista kyselyistä, joten sen kategorian matkojen pituuksia voidaan vertailla. Vakituksella väestöllä lyhyitä (5 km tai alle) ostosmatkoja on huomattavasti enemmän kuin kausiväestöllä (vakituksella väestöllä 56 % ja kausiväestöllä 35 %). Vastaavasti kausiväestö tekee pitkiä (yli 20,1 km) ostosmatkoja enemmän kuin vakituinen väestö. Kausiväestön ostosmatkoista 33 % oli pituudeltaan yli 20,1 km, kun vastaavan pituuden osuus vakituksella väestöllä oli vain 10 %.

### *5.3.3. Kulkutavat*

Sekä kausiväestön että vakituksien väestön kulkemista matkoista valtaosa tehtiin henkilöautolla. Henkilöauto oli suosituin kulkumuoto molempien käyttäjien keskuudessa riippumatta matkan tyypistä, lukuun ottamatta vakituksien väestön koulu- ja opiskelumatkoja, joista valtaosa (50 %) kuljettiin polkupyörällä tai kävellen. Noin kolmasosaan vakituksien väestön matkoista käytettiin keveitä kulkumuotoja, eli kävelyä tai polkupyörää. Kausiväestöllä keveiden kulkumuotojen käytön osuus oli vain 18,9 %. Erityisesti kävelyn osuudessa oli eroja kausiväestön ja vakituksien väestön välillä (kuva 24). Ero selittyy sillä, että vakituksien väestön matkoista suurempi osa oli lyhyitä matkoja, joilla aikaisempienkin tutkimuksen mukaan (ks. esim. Pohjalainen 2016: 15; Henkilöliikennetutkimus...2018: 61) keveitä kulkumuotoja käytetään eniten. Kausiväestöllä mopon/moottoripyörän, veneen tai muiden kulkumuotojen käyttö oli yleisempää kuin vakituksella väestöllä. Veneen käyttöä selittänee se, että suuri osa vapaa-ajan asunnoista sijaitsee vesistöjen läheisyydessä ja esimerkiksi saaristossa sijaitsevilta mökeiltä ainakin osa matkasta on välttämätöntä kulkea veneellä tieyhteyksien puuttumisen vuoksi. Vakituinen väestö käytti enemmän julkista liikennettä kuin kausiväestö, vaikka julkisten käyttö myös vakituksien väestön keskuudessa oli hyvin vähäistä. Kausiväestö käytti julkista liikennettä (linja-auto tai juna) mallinnetuilla alueen sisäisillä matkoilla vain muutamalla yksittäisellä matkalla, ja kuten jo aikaisemmin jo todettiin, ei kausiväestö yleensääkään kovin aktiivisesti käytä Kymenlaakson julkisen liikenteen palveluita. Kymenlaakson joukkoliikenteen alhainen käyttöaste sekä kausiväestön että vakituksien väestön keskuudessa viestii siitä, ettei joukkoliikenteen taso riitä vastaamaan kummankaan ryhmän tarpeita tai ettei se ole riittävän houkutteleva/kilpailukykyinen vaihtoehto yksityisautoilulle, joka oli molemmissa ryhmissä ylivoimaisesti suosituin kulkumuoto.



Kuva 24. Kausiväestön ja vakituisten väestön matkojen kulkutapajakaumat kulkutapojen mukaan. Kausiväestön osalta luokkaan ‘Muu’ on laskettu toisen kyydillä tai taksilla matkustaminen.

Kausiväestön henkilöauton korkea käyttöaste mallinnetuilla matkoilla ei ole yllättävää, sillä suurin osa vastaajista (55 %) myös saapui alueelle omalla autolla, joten myös alueen sisällä liikkuminen omalla autolla on houkutteleva ja helppo vaihtoehto. Osa näistä mallinnetuista matkoista on myös voitu toteuttaa jo mökkimatkalla. Esimerkiksi ruokaostoksia usein tehdään matkalla ennen mökille tai yöpaikkaan saapumista. Kausiväestön matkoilla kevyitä kulkumuotoja, eli kävelyä tai pyöräilyä käytettiin eniten tapahtumamatkoilla (37 %) sekä kulttuuri- ja huvi kohteisiin suuntautuvilla matkoilla (23 %). Ostoskohteisiin sekä muihin kohteisiin ja palveluihin matkattiin jonkin verran (9,4 %) myös joko taksilla tai toisen henkilön kyydillä.

Kulkutapoihin vaikuttaa lisäksi kuljettavan matkan pituus sekä yöpaikan sijainti, sillä liikenteelliset olosuhteet sekä etäisyydet palveluihin ovat erilaisia taajamissa ja lähempänä kaupunkeja kuin syrjäisellä maaseudulla. Näin ollen kaupungeissa tai kaupunkien lähistöllä yöpyvät matkailijat mahdollisesti käyttävät enemmän julkista liikennettä ja kevyitä kulkumuotoja kuin maaseudulla yöpyvät mökkeilijät. Kulkutavoissa kausiväestön ja vakituisten väestön välillä ei matkojen pituuksien suhteen ollut merkittäviä eroja. Sekä kausiväestön että vakituisten väestön matkoilla kevyitä kulkumuotoja eli kävelyä tai polkupyörää käytettiin lyhyillä matkoilla ja henkilöauton käyttö puolestaan korostui, mitä pidempi matka oli kyseessä.

Kymenlaakson kesävierailijoille ja matkailijoille suunnattu kysely osoitti, että henkilöauto oli suosituin kulkumuoto vastaajan yöpaikasta riippumatta. Kaupunkimaisilla alueilla ja maaseutumaisilla alueilla yöpyvien matkailijoiden kulkutavoissa oli kuitenkin myös eroja, sillä kaupunkimaisilla alueilla (sisempi ja ulompi kaupunkialue sekä kaupungin kehysalue) keveiden kulkumuotojen käyttö oli yleisempää ja myös nämä muutamit joukkoliikenteellä tehdyt matkat olivat näiden kaupunkialueilla yöpyvien matkailijoiden tekemiä. Ydinmaaseudulla ja harvaan asutulla maaseudulla yöpyvä kausiväestö käytti kulkemiseen henkilöauton lisäksi myös venettä, jota selittää näiden alueiden runsas vesistöisyys Kymenlaaksossa.

#### 5.4. Kymenlaakson liikennepalveluiden kehittäminen

##### *5.4.1. Kausiväestön huomioiminen osana Kymenlaakson liikennesuunnittelua*

Kuten jo aikaisemmin todettiin, toimii Kymenlaaksossa monipuolinen julkinen paikallisliikenne, joka koostuu linja-autoliikenteestä, palvelu- ja asiointiliikenteestä, junaliikenteestä sekä kaupunkipyöristä. Tämä julkinen paikallisliikenne on kuitenkin keskittynyt pitkälti keskustoihin ja taajamien väliseen arkiliikennöintiin. Kesäaikaan ja viikonloppuisin liikennetarjonta on vähäisempää (Joensuu ym. 2012: 13–18). Esimerkiksi kaupunkipyörien käyttö keskittyy pyöräasemien läheisyyteen, nimensäkin mukaisesti kaupunkialueille. Juna puolestaan liikennöi Iitti-Kouvola-Kotka väliä pysähtyen matkalla vain suuremmissa taajamissa. Linja-autoliikenne keskittyy kaupunkialueille ja Iitti-Kouvola, Kouvola-Kotka sekä Pyhtää-Kotka-Hamina yhteysväleille painottuen koulupäiviin (Joensuu ym. 2012: 13–18). Haja-asutusalueella ja maaseuduilla liikennetarjonta on huomattavasti heikompaa ja toteutuu monin paikoin lähinnä koulukuljetusten osalta (Lehtonen ym. 2019: 18). Koulukuljetusten lisäksi Kymenlaaksossa maaseutualueiden liikennettä täydennetään asiointitakseilla, jotka liikennöivät kutsutaksiperiaatteella kerran viikossa maaseudulta taajama-alueelle. Vaikka liikenteen ja liikennepalveluiden kehittäminen Kymenlaaksossa kohdistuu erityisesti kaupunkialueille ja väkirikkaimmille alueille (ks. esim. Kouvolan joukkoliikenteen kehittämissuunnitelma... 2015; Joukkoliikenteen kehittämisohjelma...2014, Kymenlaakson liikennestrategia...2015), on myös maaseutualueiden liikenteen kehittäminen tärkeää, sillä maaseuduillakin on väestöä, joiden liikkumistarpeet on otettava suunnittelussa huomioon. Kymenlaaksossa ikääntyvä väestö tarvitsee lisääntyvässä määrin erilaisia liikkumisen palveluita, kun oma ajokyky heikkenee iän myötä. Koska kaikista Kymenlaakson vapaa-ajan asunnoista noin puolet (48 %) on paikallisten asukkaiden omistamia ja koska vapaa-



ajan asunnot tyypillisesti ovat iäkkäämpien ihmisten omistamia (Adamiak ym. 2015: 18–22), on mahdollista, että iäkkäiden ihmisten määrä syrjäisillä mökkialueilla lisääntyy, kun Kymenlaakson ikääntyvät ihmiset viettävät yhä enemmän aikaa vapaa-ajan asunnollaan. Näin ollen on syrjäisten maaseutualueiden liikennepalvelujen kehittäminen tärkeää myös siinä mielessä. Kausittaisen väestön huomioiminen osana väestöpohjaa korostaa maaseutualueiden liikenneolosuhteiden kehittämisen tärkeyttä, sillä kausiväestöä on Kymenlaaksossa eniten juuri näillä harvaan asutuilla ja maaseutumaisilla alueilla ja kausiväestön huomioimisen myötä koko väestönkehityksen kuva muuttuu maaseutumaisilla alueilla.

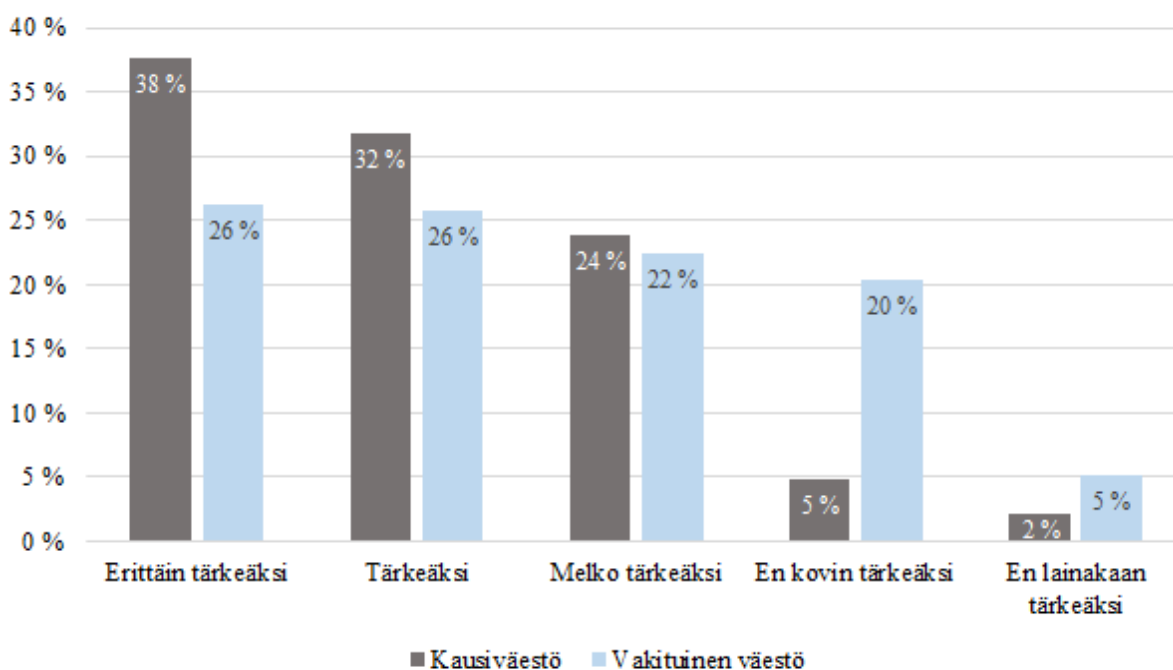
Lehtosen (2019: 22) mukaan liikennepalveluita suunnitellaan alueiden tilastoidun väkimäärän ja sen kehityksen mukaan. Näin näyttäisi olevan myös Kymenlaaksossa, sillä missään tarkastellussa alueen liikennesuunnittelua koskevassa raportissa ei mainita vapaa-ajan asukkaita liikennepalveluiden käyttäjinä (ks. esim. Kouvolan joukkoliikenteen kehittämissuunnitelma...2015; Joukkoliikenteen kehittämisohjelma...2014, Kymenlaakson liikennestrategia...2015; Joensuu ym. 2012). Lisäksi joukkoliikenteen palvelutaso on hyvin alhainen näillä alueilla, joilla vapaa-ajan asutusta on runsaasti. Palvelutaso myöskin on vielä normaaliakin matalampi kesäisin juuri kun kausiväestöä on eniten paikalla (Joensuu ym. 2012). Kausiväestön liikkumistarpeiden huomioiminen liikennesuunnittelussa on oleellista, sillä kuten tässäkin tutkimuksessa havaittiin, käyttävät vapaa-ajan asukkaat ja matkailijat paikallisia palveluita ja myös liikkuvat alueen sisällä. Ja koska vapaa-ajan asuminen on yhä kasvava trendi (ks. esim. Pitkänen & Strandell 2018; Strandell ym. 2020; Saaristoasiain neuvottelukunta & FCG 2017; Alasalmi ym. 2020), tulee vapaa-ajan asumiseen liittyvä liikkuminen myös jatkumaan tai mahdollisesti jopa lisääntymään tulevaisuudessa. Mikäli henkilöautoilusta aiheutuvia päästöjä ja muita haittoja halutaan vähentää, tarvitaan tilalle vaihtoehtoisia kulkumuotoja ja liikennepalveluita myös kausiväestön tarpeisiin. Kausiväestön huomioiminen liikennesuunnittelussa voidaan nähdä osaltaan haasteena liikkumistarpeiden kausittaisuuden ja epäsäännöllisyyden vuoksi (Kalenoja 2009: 93–94), mutta toisaalta vapaa-ajan asutus myös lisää merkittävästi liikkumista maaseudulla ja tuo kasvavan kysynnän ja tarjonnan kautta mahdollisuuksia maaseudun liikkumispalveluiden ylläpitämiselle ja kehittämiselle (Eckhardt 2017:9; Adamiak ym. 2015: 33; Pitkänen ym. 2017: 97). Vapaa-ajan asuminen ja vapaa-ajan asukkaille suunnattujen palveluiden kehittäminen voidaan myös nähdä koko alueen aluekehityksen voimavarana, sillä palveluiden parantumisen myötä alueen houkuttelevuus sekä lomakohteena että myös vakituksena asuinpaikkana kasvaa (Rantanen 2014: 15). Myös Kymenlaaksossa, jossa vakituinen väestö ikääntyy ja vähenee, voisi vapaa-ajan asumiseen ja matkailuun panostaminen olla yksi keino alueen elinvoimaisuuden ylläpitämisessä.

#### *5.4.2. Kausiväestön näkökulma Kymenlaakson liikennepalveluiden kehittämiseen*

Kauppilan ja Järviluoman (2020: 70) mukaan vapaa-ajan asukkaat ovat monin paikoin käyttämätön voimavara aluekehityksessä ja heillä voi olla arvokkaita ajatuksia ja näkemyksiä alueen kehittämiseen. Tässä tutkimuksessa haluttiin huomioida myös kohderyhmän omat ideat ja siksi kesävierailijoille ja mökkeilijöille suunnatussa kyselyssä kysyttiinkin kausiväestön omia kehitysideoita liikennepalveluiden kehittämiseen. Kyselyssä muun muassa selvitettiin kuinka tärkeänä kausiväestö pitää erilaisten liikennepalveluiden kehittämistä ja millaisia vaihtoehtoisia kulkumuotoja kausiväestö mahdollisesti haluaisi käyttää. Näitä kohderyhmältä tulleita toiveita ja kehitysideoita voidaan käyttää hyvänä pohjana kausiväestölle suunnattujen liikennepalveluiden kehittämisessä.

Kesävierailijoille ja mökkeilijöille suunnatun kyselyn mukaan kausiväestö koki julkisen liikenteen palveluiden kehittäminen Kymenlaakson alueella selkeästi tarpeelliseksi ja tärkeäksi. Liki 70 % kysymykseen vastanneista koki kehittämisen erittäin tärkeäksi tai tärkeäksi ja 24 % melko tärkeäksi. Vain 7 % vastanneista ei pitänyt kehittämistä tärkeänä. Julkisen liikenteen kehittämisen tärkeyttä kysyttiin myös vakituisealta väestöltä Kymenlaakson kevennetyssä liikkumistutkimuksessa. Noin puolet tähän kyselyyn vastanneista koki kehittämisen erittäin tärkeäksi tai tärkeäksi ja 22 % melko tärkeäksi. Vaikka sekä kausiväestö että vakituinen väestö kokivat liikennepalveluiden kehittäminen tärkeäksi, oli vakituisen väestön mielestä julkisen liikenteen palveluiden kehittäminen kuitenkin vähemmän tärkeää kuin kausiväestön mielestä ja huomattavasti suurempi osa vakituiseista väestöstä oli myös vastannut, ettei koe kehittämistä kovinkaan tärkeäksi (kuva 25). Tämä voi viestiä joko siitä, etteivät vakituiset asukkaat ylipäänsä ole kovin halukkaita käyttämään julkista liikennettä, vaikka sen käyttömahdollisuuksia kehitettäisiin tai siitä, että julkisen liikenteen taso on jo niin hyvä, ettei sen kehittämistä pidetä kovin tärkeänä. Kymenlaakson kevennetyssä liikkumistutkimuksessa vakituinen väestö oli kuitenkin antanut nykyiselle julkiselle liikenteelle yleisarvosanaksi kolmosen asteikoilla 1–5, joka taas viestii siitä, että kehittämistäkin vielä on. Kausiväestöä sen sijaan julkisen liikenteen palveluiden kehittäminen kiinnostaa, mikä voi johtua osaltaan siitä, ettei näitä palveluita nykyisellään juurikaan ole kausiväestön saatavilla. Myös kyselyiden keruuajankohta voi vaikuttaa vastauksiin. Vakituinen väestö on vastannut kyselyyn arkisten liikenneolosuhteiden näkökulmasta ja kausiväestö puolestaan loma-ajan olosuhteiden näkökulmasta. Kesäaikaan sekä liikkumistarpeet että olemassa olevat liikennepalvelut voivat

poiketa arkisista olosuhteista. Mikäli vakituinen väestö olisi vastannut kyselyyn kesäaikaan, kesän liikenneolosuhteiden näkökulmasta, voisivat tulokset olla erilaisia.



Kuva 25. Kuinka tärkeäksi kausiväestö ja vakituinen väestö kokevat julkisen liikenteen palveluiden kehittämisen Kymenlaaksossa. Kaavio kertoo, kuinka monta prosenttia kysymykseen vastanneista on valinnut kunkin vaihtoehdon. Näiden vaihtoehtojen lisäksi vastaaja pystyi valitsemaan vaihtoehdon “en osaa sanoa”, mutta sitä vastausta ei tässä kaaviossa olla huomioitu.

Kesävierailijoiden ja mökkeilijöiden kyselyssä vastaajilla oli mahdollisuus antaa liikennepalveluihin kohdistuvia kehittämistoiveita sekä sanallisesti avovastauksena että piirtämällä kartalle alueita tai reittejä, joille he erityisesti kaipasivat joukkoliikenteen kehittämistä. Kyselyn vastausten mukaan kausiväestöllä oli hyvin monenlaisia kehitysideoita liikennepalveluiden parantamiseen Kymenlaaksossa. Kehitystoiveita esitettiin muun muassa pyöräilyolosuhteiden ja vesiliikenteen kehittämisestä. Lisäksi haluttiin kehittää jo olemassa olevia joukkoliikenteen yhteyksiä ja houkuttelevuutta muun muassa lisäämällä vuorotarjontaa eri ajoille ja alentamalla lippujen hintoja. Olemassa olevien liikennepalveluiden lisäksi parempia yhteyksiä toivottiin myös alueille, joissa nykyisellään palveluita ei juurikaan ole. Esimerkiksi junan toivottiin pysähtyvän useammilla asemilla ja julkisia liikennepalveluita haluttiin myös Pohjois-Kymenlaaksoon, jossa nykyisellään tarjonta on hyvin vähäistä. Keskeisesti kyselyn vastauksista nousikin tarve kehittää syrjäisten mökkialueiden ja keskusten välisiä liikenneyhteyksiä, jotta liikkuminen muullakin kuin omalla autolla mahdollistuisi. Alla

on esitelty muutamia esimerkkejä näistä avovastauksiin tulleista kehitysideoista ja kuvassa 26 näkyy kausiväestön merkitsemät kehitystä kaipaavat alueet ja reitit sekä niihin kohdistetut toiveet, mikäli vastaaja oli sen kirjoittanut. Näistä kartalla esitetyistä kehitysideoista rajattiin selkeämmän esityksen vuoksi pois muutama todella suuri alue sekä epäselvä reitti, joihin ei ollut tarkemmin määritelty mitä toiveita merkintään liittyi.

*“Lisää vuokrapyöriä... Kaupunkipyörä ei sovellu pidemmille esim. päivän pyöräretkille.”*

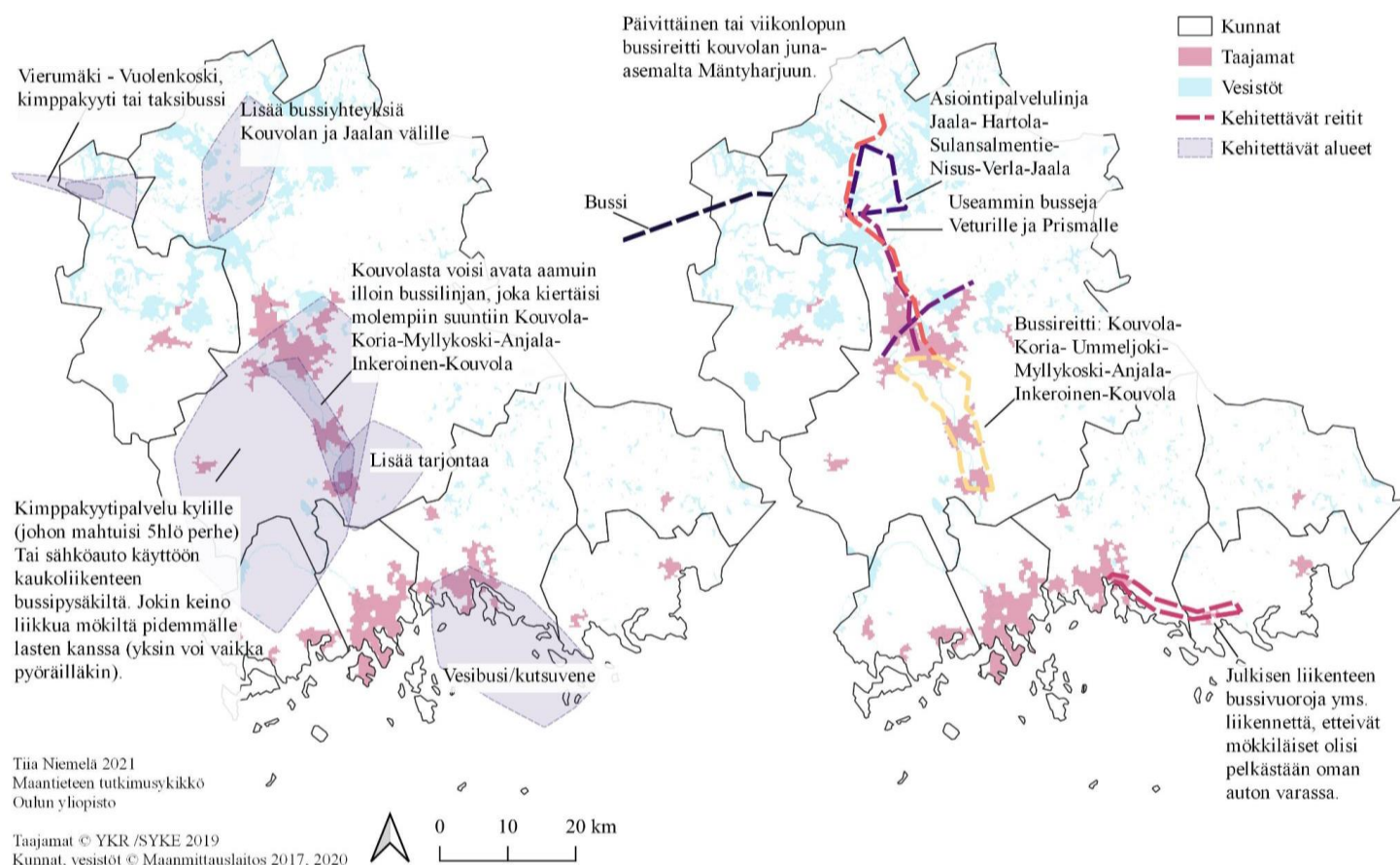
*“...hauska olisi hyödyntää kymijokea jotenkin vesibussin tai semmoisen merkeissä...”*

*“Vesibussi/taksi merialueille”*

*“Parempia ja edullisempia julkisen liikenteen palveluja...”*

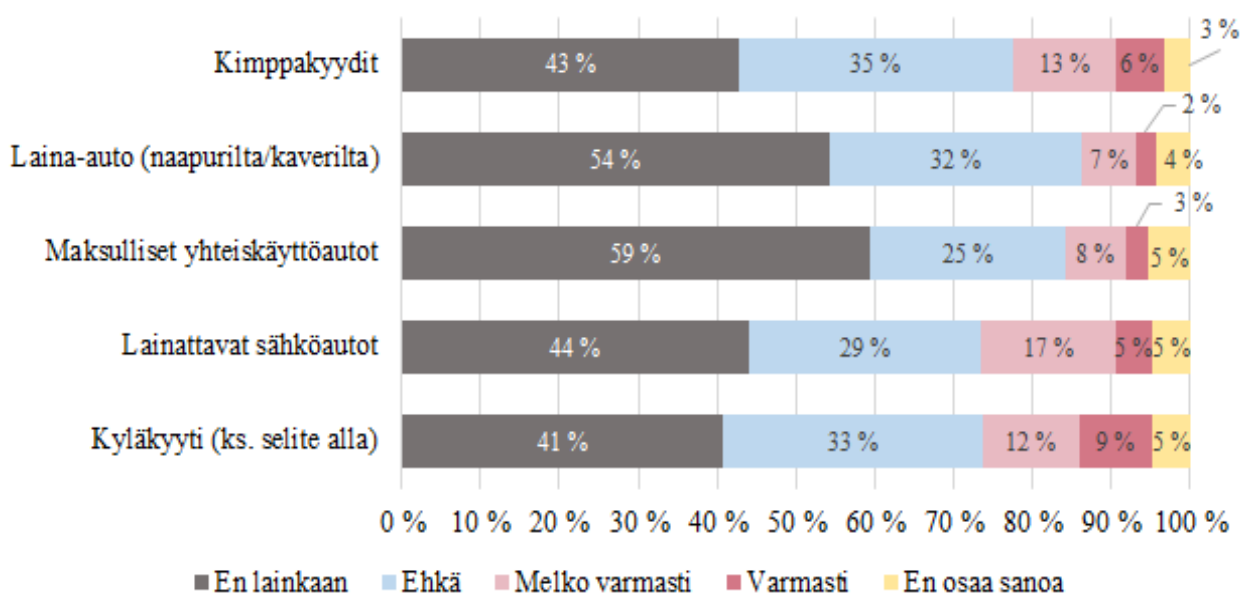
*“Enemmän bussivuoroja Kouvolasta Kouvolan pohjoisosiin Hillosensalmelle ja Voikoskelle. Junavuorojen Kouvolan ja Mikkelin välillä tulisi pysähtyä myös Hillosensalmella.”*

*“Toivoisin Asiointipalvelulinjaa Sulansalmentien päästä päähän kerran/kaksi kertaa viikossa Jaalaan tai vaihtoehtoisesti Kouvolaan. Ilman henkilöautoa on mahdoton tulla Helsingistä tänne ja elää, kun kulkuyhteydet päättyvät Jaalaan. Mikäli tällainen palvelu olisi, ei tarvitsisi omaa autoa lainkaan. Asiointipalvelun aikataulu olisi sovitettava Jaalasta Kouvolaan ajavan bussin aikatauluihin niin, että koko matka Helsingistä Jaalan perukoille onnistuisi julkisilla. Sulansalmen tien varrella on satoja mökkiläisiä, jotka voisivat hyötyä tästä. Tämä "poikittaislinja" puuttuu kokonaan ja jäämme palveluita tänne sumppuun...”*



Kuva 26. Kausiväestön kesävierailijoiden matkailijoiden maptionnaire-kyselyyn merkitsemät kehitystä kaipaavat alueet (vasemmanpuolimmainen kartta) ja reitit (oikeanpuolimmainen kartta) sekä niihin liittyvät toiveet, mikäli vastaaja oli sen kirjoittanut.

Vaikka henkilöauto oli tutkimuksen mukaan selkeästi suosituin kulkumuoto kausiväestön keskuudessa, oli kausiväestö myös kiinnostunut käyttämään mahdollisia uusia liikennepalveluita, joita alueelle voitaisiin kehittää. Eniten annetuista vaihtoehdoista kiinnostusta herättivät kimppekyydit, lainattavat sähköautot ja kyläkyty, joka määriteltiin kyselyssä näin: “kyläkyty on uudenlainen liikennepalvelumuoto, joka yhdistää taksi- ja bussimatkan piirteitä. Kyydin tilaaja määrittelee noutopaikan ja määränpään, ja matka yhdistetään muiden samaan suuntaan kulkevien kyyteihin” (kuva 27). Vierailukohteiden kartoittamisen yhteydessä myös kysyttiin millaisia muita kulkumuotoja vastaaja kohteeseen matkatessaan mahdollisesti haluaisi käyttää. Myös näissä vastauksissa kimppekyydit ja erilaiset kutsuhjautuvat kyydit (kuten taksi, tilausbussi tai kyläkyty) olivat sellaisia kulkumuotoja, joilla matkoja oltaisiin halukkaita tekemään.



Kuva 27. Kuinka todennäköisesti kausiväestö käyttäisi vaihtoehtona annettuja uusia liikennepalvelumuotoja Kymenlaakson alueella. Kyläkyty määriteltiin seuraavasti: “kyläkyty on uudenlainen liikennepalvelumuoto, joka yhdistää taksi- ja bussimatkan piirteitä. Kyydin tilaaja määrittelee noutopaikan ja määränpään, ja matka yhdistetään muiden samaan suuntaan kulkevien kyyteihin”

#### 5.4.3. Kymenlaakson liikennepalveluiden kehittäminen kausiväestön tarpeisiin

Vaikka kausiväestö ja vakituinen väestö molemmat kokivat julkisen liikenteen palveluiden kehittämisen tärkeäksi, ei samanlaiset kehittämistoimenpiteet palvele molempia ryhmiä, sillä kuten tässäkin tutkimuksessa aikaisemmin jo todettiin, sijoittuvat kausiväestön ja vakituisten väestön liikkumistarpeet ainakin osittain erilaisille alueille ja erilaiset alueet vaativat myös erilaisia liikkumisen ratkaisuja. Tässä tutkimuksessa keskitytään liikennepalveluiden kehittämiseen nimenomaan kausiväestön näkökulmasta. Vakitukselle väestölle suunnattu arkiliikkumista palveleva liikenne, jota suurin osa Kymenlaakson nykyisestä julkisesta liikenteestä on, ei palvele matkailijoita ja mökkeilijöitä, sillä se ajoittuu arkipäiviin kesäkauden ulkopuolelle. Kesäkaudella järjestetty liikenne sen sijaan voi palvella keskustoissa ja keskustojen lähellä yöpyviä matkailijoita sekä päivämatkailijoita melko hyvinkin, mutta kaukana keskustoista haja-asutusalueilla yöpyviä vapaa-ajan asukkaita ei niinkään. Kausiväestön kyselyn vastauksissa korostuikin tarve kehittää syrjäisten mökkialueiden ja keskusten välisiä liikenneyhteyksiä.

Kyselyn tulosten mukaan kausiväestön liikkumistarpeet kohdistuvat pitkälti Kouvolan alueelle, jossa myös vapaa-ajan asuntoja on määrällisesti eniten, joten erityisesti sillä alueella kausiväestön liikkumistarpeet olisi tärkeää ottaa liikennesuunnittelussa huomioon ja sen takia tässä tutkimuksessa kehitysideoita esitetään erityisesti Kouvolan alueen liikennejärjestelmän kehittämiseen. Toisaalta myös pienemmissä kunnissa, esimerkiksi Virolahdella, jossa vapaa-ajan asuntoja on enemmän kuin vakituisesti asuttuja asuntoja, muodostaa kausiväestö merkittävän lisän väestöön kesäisin ja todennäköisesti myös kysyntää liikennepalveluille on enemmän. Näin ollen kausiväestö kannattaa siis huomioida liikenteen suunnittelussa ja kehityksessä myös muissa Kymenlaakson kunnissa.

Kuten jo aikaisemmin todettiin, ei liikennesuunnittelu kausiväestölle liikkumistarpeiden epäsäännöllisyyden ja suuren hajonnan vuoksi välttämättä ole helpoimmasta päästä. Kalenojan (2009: 93–94) mukaan vapaa-aikaan liittyvät liikenteen palvelut ovat kannattavaa suunnata erilaisiin suosittuihin matkailunähtävyyksiin ja -kohteisiin, massatapahtumiin, majoituspaikkoihin tai isoihin ostoskeskuksiin ja näin kannattaa toimia myös Kymenlaaksossa. Tässä tutkimuksessa on kartoitettu näitä kausiväestön suosiossa olevia kohteita ja palveluita, ja havaittu selkeitä yksittäisiä kohteita, joissa kausiväestöä vierailee erityisen paljon. Kouvolan joukkoliikenteen suunnittelussa onkin jo osittain otettu huomioon nämä matkailun vetovoimaiset kohteet, jotka myös kyselyn vastauksissa korostuivat (kuten esimerkiksi Repoveden kansallispuisto, Verlan tehdasmuseo ja Tykkimäen huvipuisto), sillä näihin on suunniteltu joukkoliikennetarjontaa myös kesäkaudelle (Bussilla kesän... 2020). Keskustoissa oleskelevia matkailijoita ajatellen, nämä liikennepalvelut ovat erittäin hyvä mahdollisuus päästä liikkumaan alueella muullakin kuin omalla autolla. Vapaa-ajan asukkaiden kannalta nämä yhteydet ovat kuitenkin ongelmallisia, koska ne liikennöivät kohteisiin mökkialueiden sijaan Kouvolan keskustan alueelta, eikä mökkialueilta ole kunnollisia julkisia yhteyksiä keskustaan. Vapaa-ajan asukkaiden näkökulmasta Kymenlaaksossa olisikin oleellista kehittää liikennepalveluita näiden suosittujen kohteiden lisäksi Kouvolan keskustan ja Pohjois-Kouvolan syrjäisten mökkialueiden välille. Paremmat julkiset yhteydet keskustasta mökkialueille mahdollistaisivat myös mökkiläisten saapumisen alueelle ilman omaa autoa, kun matkaa voisi sujuvasti jatkaa esimerkiksi juna-asemalta tai kaukoliikenteen linja-autopysäkiltä mökille. Seuraavaksi pohditaan millaiset liikennepalveluiden ratkaisut Kymenlaaksossa, ja erityisesti Kouvolaissa, voisivat tukea vapaa-ajan asukkaiden liikkumistarpeita.

Useissa tutkimuksissa (ks. esim. Eckhardt ym. 2018: 106; Lehtola 2007: 51) on todettu, että maaseuduilla, jossa välimatkat ovat pitkät ja väestöä vähän, ei perinteinen, tiettyjä aikatauluja ja reittejä noudattava joukkoliikenne ole taloudellisesti kannattava liikennemuoto.

Vapaa-ajan asukkaiden tarpeita ajatellen ei Kymenlaaksossakaan siis kannata uusia liikennepalveluita maaseudulle kehittää perinteisen joukkoliikenteen tapaan. Sen sijaan näitä nykyisellään siellä toimivia ja hyväksi havaittuja yhteyksiä voisi mahdollisesti yrittää kehittää kausiväestön tarpeisiin ja panostaa nykyisten yhteyksien markkinointiin ja houkuttelevuuden lisäämiseen. Esimerkiksi kesäisin Kouvolan keskustasta liikennöivä Verla-Repovesi-bussi tukee myös Kouvolan pohjoisosassa Orilammen maja- ja lomakeskuksessa yöpyvien matkailijoiden liikkumista ja mikäli bussi voisi myös pysähdellä matkalla, pääsisivät myös monet tämän reitin varrella yöpyvät mökkeilijät liikkumaan tämän linjan kyydillä.

Perinteisen joukkoliikenteen sijaan erilaiset kutsupohjaiset liikennemuodot on nähty parempina vaihtoehtoina maaseutualueilla (ks. esim. Vitale Brovarone & Cotella 2020: 2; Eckhardt ym. 2018: 106). Kutsuohjautuvat kuljetukset olisivat hyvä vaihtoehto myös kausiväestölle Kymenlaaksossa, koska ne tulevat toimeen pienemmällä väestöpohjalla eivätkä ole tiettyyn reittiin tai aikatauluun sidottuja (Lehtola 2007: 51) ja mahdollistavat siten myös paremman palvelun vaihteleville tarpeille. Kesävierailijoille ja mökkeilijöille suunnatun kyselyn vastausten perusteella erilaiset tilauspohjaiset kuljetukset kiinnostivat kausiväestöä, joten oletettavasti tällaisille palveluille olisi myös kysyntää. Kutsuohjautuvuus ei Kymenlaaksossa ole uusi juttu, sillä siellä liikennöivät palvelulinjat ja asiointitaksit toimivat jo osittain kutsuohjautuvasti. Palvelulinja noudattaa tiettyjä aikatauluja ja reittiä, mutta voi myös poiketa reitiltä kutsusta ja asiointitaksit puolestaan liikennöivät kutsuttaessa tiettyä reittiä asiakkaan aikataulun mukaisesti. Näistä kahdesta liikennepalvelusta asiointitakseissa olisi potentiaalia myös kausiasukkaiden näkökulmasta, koska ne liikennöivät myös kesäisin ja nimenomaan maaseutualueilla, jossa mökkejäkin on paljon. Asiointitaksit mahdollistavat näin myös kausiasukkaiden pääsyn palveluiden pariin ja voisivat olla vartenotettava vaihtoehto esimerkiksi vapaa-ajan asukkaiden ostosmatkoilla. Näiden liikennepalveluiden markkinointia voisi kohdistaa entistä enemmän myös vapaa-ajan asukkaille, sillä vaikka nämä palvelut ovat kaikille avoimia, on niitä nykyisellään markkinoitu eniten nimenomaan iäkkäiden ihmisten palveluina, jolloin vapaa-ajan asukkailla saattaa olla kuva, ettei kyseinen palvelu ole heitä varten. Asiointitaksien käyttöä vapaa-ajan asukkaiden näkökulmasta rajoittaa kuitenkin se, että ne liikennöivät vain yhtenä tiettyinä päivinä viikossa, yleensä arkipäivisin, jolloin niiden käyttö esimerkiksi viikonloppuisin mökkeillessä ei onnistu. Kausiväestön tarpeita ajatellen olisi hyvä, mikäli asiointitaksit liikennöisivät useampana päivänä ja erityisesti viikonloppuisin perjantaisin ja sunnuntaisin, jolloin myös mökille saapuminen ja mökiltä poistuminen viikonloppuisin ilman omaa autoa olisi mahdollista.

Asiointitaksien lisäksi Kymenlaaksoon voisi kehitellä myös täysin uusia kutsupohjaisia



liikennepalveluita kausiväestön liikkumista tukemaan. Kyselyn mukaan kausiväestöä kiinnosti esimerkiksi kyläkyty-konsepti, jossa kyydin tilaaja määrittelee noutopaikan ja määränpään, ja matka yhdistetään muiden samaan suuntaan kulkevien kyyteihin. Tällaista palvelua on aikaisemmin kokeiltu esimerkiksi Porvoossa ja Loviisassa, joskaan ei vapaa-ajan asukkaille suunnattuna, vaan nuorten harrastekyytien ja työmatkojen liityntäliikenteen tukemisessa. Kokeilut osoittautuvat toimiviksi, sillä kyläkyydin käyttö vähensi henkilöautoilua ja käyttäjät olivat yleisesti hyvin tyytyväisiä palveluun (Eckhardt & Lauhkonen 2019: 7–8, 12, 15). Vastaavanlainen järjestelmä voisi palvella Kymenlaakson vapaa-ajan asukkaiden liikkumistarpeita Kouvolan pohjoispuolisella harvaan asutulla, mutta mökkivaltaisella alueella. Kutsuohjautuvien kuljetusten lisäksi kyselyn vastausten mukaan kausiväestöä kiinnosti myös kimppakyydit, jotka voisivat palvella mökkeilijöitä varsin hyvin alueen sisäisillä matkoilla. Kimppakyydit olisivat myös taloudellisesti helppo ratkaisu kausiväestön liikkumistarpeisiin, sillä sitä varten ei tarvitsisi investoida uusiin liikennöintivälineisiin. Kimppakyytien järjestämisen helpottamiseksi kuitenkin olisi hyvä, jos olisi olemassa jokin sivusto tai sovellus, johon käyttäjät voisivat ilmoittaa kyydin tarpeesta tai tarjoamisesta ja joka auttaisi kulujen jakamisessa.

## 6. Johtopäätökset ja pohdinta

Aluesuunnittelu ja erilaisten toimintojen, kuten esimerkiksi liikennejärjestelmien kehittäminen usein pohjaa tilastoituun väkilukuun ja sen kehitykseen ja tästä syystä kausiasukkaiden tarpeet ja toiveet jäävät usein huomiotta (Lehtonen ym. 2020; Alasalmi ym. 2020: 138). Kausiväestöllä kuitenkin on liikkumistarpeita myös kohdealueella ja koska vapaa-ajan asumisen on arveltu jatkuvan myös tulevaisuudessa (Strandell ym. 2020: 77), on tärkeää tutkia vapaa-ajan asukkaiden liikkumistapoja ja -tarpeita sekä sitä, miten näitä mahdollisesti voitaisiin kehittää kestävämmiksi. Vallalla oleva poliittinen ilmapiiri ja keskustelu hiilidioksidipäästöjen ja henkilöautoilun vähentämisestä tulee ottaa huomioon myös vapaa-ajan matkoilla, mikäli näihin asetettuihin tavoitteisiin halutaan päästä. Tässä tutkimuksessa tarkoituksena olikin selvittää Kymenlaakson vapaa-ajan asukkaiden ja matkailijoiden liikkumistarpeita, sekä pohtia, miten alueellisia liikennepalveluita voisi kehittää näihin tarpeisiin vastaamaan. Tutkimuskysymykset alussa määriteltiin seuraavasti:

1. Miten vapaa-ajan asuminen näkyy Kymenlaaksossa ja miten se vaikuttaa alueen väestödynamiikkaan?
2. Mitkä ovat vapaa-ajan asukkaiden ja kesävierailijoiden liikkumistavat ja -tarpeet Kymenlaaksossa ja poikkeavatko ne alueella vakituisesti asuvien ihmisten liikkumistavoista ja -tarpeista?
3. Miten alueellisia liikennepalveluita voisi Kymenlaaksossa kehittää siten, että ne palvelisivat myös vapaa-ajan asukkaita ja kesävierailijoita?

Tässä luvussa käydään läpi vastaukset tutkimuskysymyksiin yksi kerrallaan, pohditaan tutkimuksen tekoon vaikuttaneita tekijöitä, tulosten yleistettävyyttä sekä teoreettisesta ja käytännöllistä antia. Lisäksi esitetään mahdollisia jatkotutkimustarpeita ja -ideoita aiheeseen liittyen. Lopuksi pohditaan vielä vapaa-ajan asumisen tulevaisuuden kuvaa sekä sitä, miten vapaa-ajan asumiseen liittyvä liikkuminen tulee tulevaisuudessa muuttumaan.

Ensimmäisen tutkimuskysymyksen perimmäinen tarkoitus oli antaa parempi kuva kausiväestöstä Kymenlaaksossa ja nostaa esiin ilmiön merkityksellisyyttä väestöllisten muutosten kautta. Kymenlaaksossa sekä matkailu että vapaa-ajan asuminen ovat merkittäviä ilmiöitä, ja näkyvät erityisesti kesäkaudella. Siinä missä matkailijat oleskelevat keskustoissa ja kaupunkimaisilla alueilla, ovat vapaa-ajan asukkaat sijoittuneet Pohjois-Kymenlaaksoon vesistöjen rannoille, harvemmin asutuille maaseutumaisille alueille. Kymenlaakso ei vapaa-ajan asumisen suhteen siis ole poikkeava alue, sillä vapaa-ajan asumisen ilmiö Kymenlaaksossa näyttäytyy samoin kuin aikaisempi tutkimustieto osoittaa vapaa-ajan asumisen Suomessa yleensäkin näyttäytyvän, eli painottuen kesäkaudelle ja maaseuduille. Aikaisemmat tutkimukset (ks. esim. Vepsäläinen & Rehunen 2009: 43; Müller & Hall 2003; Adamiak ym. 2017) osoittavat, että vapaa-ajan asumisen huomioiminen väestölaskennassa muuttaa erityisesti maaseutualueiden väestöpohjaa, ja näin on myös Kymenlaaksossa, jossa tutkimuksen mukaan kaupunkialueiden väestö vähenee kesäisin, kun taas maaseutualueilla väestö puolestaan lisääntyy kesäkaudella. Vallalla olevaa kaupungistumistrendiä vastoin, kausittaisen vastakaupungistumisen prosessi on siis nähtävissä myös Kymenlaaksossa. Aikaisempi tutkimus (Lehtonen ym. 2020) myös osoittaa, että kausiasukkaiden huomioiminen voi muuttaa koko väestönkehityksen kuvaa, erityisesti maaseutualueiden väestökadon osalta kuva voi muuttua positiivisemmaksi. Tässä tutkimuksessa tarkasteltiinkin, miten tämä ilmiö näkyy Kymenlaaksossa ja havaittiin, että maakunnan tai kuntien tasolla kausiasukkaiden

huomioiminen ei merkittävästi vaikuta väestönkehityksen kuvaan, mutta pienemmillä alueyksiköillä tarkasteltuna voidaan selvästi erottaa alueita, joissa väestönkehityksen kuva muuttuu. Esimerkiksi Pohjois-Kymenlaakson mökkivaltaisilla alueilla väestönkehityksen kuva poikkeaa tilastoidusta, mikäli huomioon otetaan myös nämä kausittaiset asukkaat ja monin paikoin kausiasukkaat myös tasaavat väestön vähenemistä. Tutkimuksessa osoitettiin kausiväestön suuri merkitys alueella väestödynamiikan muutosten kautta ja osoitettiin, että pelkkä tilastoidun väestön tarkastelu antaa virheellisen kuvan todellisesta väestön jakautumista ja -kehityksestä. Tämän myötä myös tutkimuksen päätavoite, eli vapaa-ajan asukkaiden liikkumistarpeiden selvittäminen ja alueellisten liikennepalveluiden kehittäminen näihin tarpeisiin, korostuu entisestään.

Toinen ja kolmas tutkimuskysymys keskittyivät kausiväestön liikkumiseen. Toisen tutkimuskysymyksen kautta pyrittiin selvittämään miten ja missä kausiväestö Kymenlaaksossa liikkuu. Näitä liikkumistapoja ja -tarpeita myös vertailtiin vakituisen väestön liikkumistottumuksiin, jotta tiedetään palvelevatko vakitukselle väestölle suunnatut liikennepalvelut myös kausiväestön tarpeita. Tutkimuksen mukaan kausiväestö liikkuu Kymenlaakson alueella ja käyttää paikallisia palveluita. Aikaisempia tutkimuksia (ks. esim. Adamiak ym. 2015; FCG 2016) mukaillen olivat myös tässä tutkimuksessa erilaiset ostoskohteet kaikista suosituimpia palveluita kausiväestön keskuudessa. Lisäksi tutkimuksessa havaittiin muita yksittäisiä selkeitä kohteita, joita käytetään paljon, esimerkiksi Repoveden kansallispuisto, Verlan tehdasmuseo, Tykkimäen huvipuisto ja Kouvolan keskustan palvelut. Myös vakituinen väestö tekee paljon ostosmatkoja, mutta sen lisäksi työhön liittyvät matkat korostuivat. Tämä johtuu siitä, että heille suunnattu kysely kohdistui arkipäiviin lomakauden ulkopuolelle. Eckhardtin ym. (2017: 8) mukaan maaseudulla liikkuminen keskittyy pitkälti maaseudun ja erilaisten pienempien tai suurempien keskusten välille. Tämä pitää paikkansa myös tämän tutkimuksen tulosten kohdalla, sillä kausiväestön liikkuminen tutkimuksen mukaan kohdistuu pitkälti Kouvolan keskustan, näiden yksittäisen suosittujen kohteiden ja Pohjois-Kymenlaakson mökkialueiden välille. Kausiväestön kulkemat matkat tutkimuksen mukaan ovat pidempiä kuin vakituisen väestön kulkemat matkat, mitä selittää se, että vapaa-ajan asukkaat yöpyvät kauempana palveluista. Myös tämä osaltaan korostaa kausiväestölle suunnattujen liikennepalveluiden kehittämisen tärkeyttä, koska näitä pitkiä matkoja tuskin lähdetään taittamaan kävellen tai pyörällä, jolloin vaihtoehtojen puuttuessa, turvaudutaan henkilöautoon. Sekä kausiväestö että vakituinen väestö molemmat liikkuvatkin alueella pitkälti omalla autolla, aivan kuten alussa ennakkoon osasin olettaa. Julkisia liikennepalveluita käytetään Kymenlaaksossa hyvin vähän, mikä kausiväestön osalta ei ole

yllättävää, kun liikennepalvelut keskittyvät pitkälti taajamiin ja taajamien väliseen liikennöintiin, eikä vaihtoehtoisia kulkumuotoja maaseutualueilla juurikaan ole. Sen sijaan vakituisen väestön olisi voinut olettaa käyttävän näitä palveluita enemmän kuin mitä tutkimus osoitti, sillä Kymenlaaksossa kaupunkialueilla kuitenkin toimii suhteellisen monipuolinen liikennetarjonta.

Yksi tämän tutkimuksen keskeisimmistä kysymyksistä oli se, onko vapaa-ajan asukkaiden ja matkailijoiden liikkumiselle olemassa tai kehitettävissä vaihtoehtoisia kulkumuotoja henkilöautoilun sijaan. Tutkimus osoittaa, että Kymenlaakson nykyinen liikennetarjonta voi keskustoissa ja keskustojen lähellä yöpyviä matkailijoita sekä päivämatkailijoita palvella melko hyvinkin, mutta kaukana keskustoista haja-asutusalueilla yöpyviä vapaa-ajan asukkaita ei niinkään. Vapaa-ajan asukkaita ja heidän tarpeitaan ei ole huomioitu liikenteen suunnittelussa. Tämä tutkimus osoittaa vapaa-ajan asukkaiden huomioimisen tärkeyden liikennesuunnittelun osalta ja antaa kehitysehdotuksia siihen, miten näitä liikennepalveluita voisi kehittää vastaamaan kausiasukkaiden tarpeisiin. Tutkimuksen mukaan kausiväestö kokee julkisen liikenteen palveluiden kehittäminen Kymenlaakson alueella tarpeelliseksi ja tärkeäksi. Keskeisenä kehittämiskohteena tutkimuksessa havaittiin liikennepalveluiden puute pohjoisen mökkialueen ja Kouvolan keskustan välillä. Lisäksi julkisia yhteyksiä kannattaisi parantaa näihin tutkimuksessa nousseisiin suosittuihin kohteisiin, joissa kausiväestö vierailee. Vaikka tutkimuksen mukaan nykyisin liikkuminen Kymenlaaksossa pohjaa yksityisautoiluun, oli kausiväestöllä yllättävänkin paljon kiinnostusta myös muita kulkumuotoja kohtaan. Näistä kausiväestöä kiinnostavista kulkumuodoista Kymenlaakson alueella erityisen hyvin voisivat toimia erilaiset kutsupohjaiset liikennepalvelut sekä kimppakyyti-järjestelyt. Kutsupohjaiset palvelut ovat myös aikaisemmissa tutkimuksissa (ks. esim. Vitale Brovarone & Cotella 2020: 2; Eckhardt ym. 2018: 106; Lehtola 2007: 51) nähty hyvänä mahdollisuutena maaseutualueiden liikennepalveluiksi. Liikennepalvelut, jotka kulkevat vain kutsusta, ovat kausiväestön näkökulmasta hyvä ratkaisu myös siksi, että kausiväestön liikkumistarpeet voivat olla hyvinkin vaihtelevia ja epäsäännöllisiä. Lisäksi kutsupohjaiset, ovelta ovelle palvelevat liikennemuodot ovat hyvä vaihtoehto myös vapaa-ajan asukkaiden ikäjakauman kannalta. Vapaa-ajan asuntojen omistajat, jotka viettävät paljon aikaa vapaa-ajan asunnolla, ovat tyypillisesti iäkkäämpiä ihmisiä, joiden omatoiminen liikkuminen voi olla vaikeaa.

Tutkimuksen tekoon ja tuloksiin vaikuttavia tekijöitä on tuotu ilmi jo aineistojen ja menetelmien esittelyn yhteydessä, sillä tutkimuksen keskeisimmät haasteet liittyivät juuri kyselyaineistoihin. Ensinnäkin kahden erilaisen kyselyn pohjalta vertailu osoittautui paikoin

haastavaksi, kun samanlaisia kysymyksiä tai vaihtoehtoja ei löytynyt molemmista aineistoista. Lisäksi vertailun kannalta olisi ollut mielekkäämpää, mikäli vakituisen väestön liikkumista olisi tutkittu kesän ajalta, eikä arkisten matkojen kautta, sillä voidaan olettaa, että loma-ajan matkat ja arkiset matkat eroavat toisistaan. Myös toinen kyselyaineisto, eli kesävierailijoille ja mökkeilijöille suunnattu kysely, oli osaltaan ongelmallinen, sillä sitä joutui käsittelemään paljon ennen tulosten tarkastelua. Ensinnäkin kyselystä eroteltiin erilleen paikallisten ja ulkopaikkakuntalaisten vastaukset ja tarkoituksena oli hyödyntää näitä paikallisten vastauksia vertailussa. Lopulta näitä vastauksia ei kuitenkaan kovin laajalti hyödynnetty, sillä pieni otos ja vähäiset vastaukset eivät tarjonneet luotettavia tai yleistettäviä tuloksia. Toiseksi karttapohjalle annettuja vastauksia piti karsia ja korjailla oikeille paikoilleen, sillä näissä oli paljon virheitä. Toisaalta vaikka aineistoissa oli haasteita, niin laajat aineistot myös mahdollistivat hyvin monipuolisia analyysejä ja näkökulmia tutkimukseen.

Kyselytutkimuksissa tulokset pohjaavat aina kyselyyn vastanneiden näkökulmaan ja niin on myös tässä tutkimuksessa. Tässä työssä tutkimusasetelmaa lähestyttiin kohderyhmän näkökulmasta. Esimerkiksi alueellisten liikennepalveluiden tarjoajien tai liikennesuunnittelijoiden näkökulmia asiaan ei ole tässä tutkimuksessa huomioitu, vaikka näistä olisi esimerkiksi haastatteluiden kautta voinut saada uusi näkökulmia käytännön toteutuksen mahdollisuuksiin ja haasteisiin. Kohtuullisen suurien vastaajajoukkojen vuoksi voidaan olettaa, että tulokset kuvaavat varsin hyvin Kymenlaakson tilannetta. Tämä tutkimus tarjoaakin nimenomaan Kymenlaakson ja erityisesti Kouvolan liikennejärjestelmän kehittämiseen varsin hyvän pohjan, jonka myötä alueellisia liikennepalveluita voidaan kehittää. Tulosten yleistettävyyttä ajatellen on muistettava, että tutkimus kohdistui ainoastaan Kymenlaaksoon. Muihin alueisiin näitä tuloksia ei voi suoraa yleistää, sillä jokaisella alueella on omat erityispiirteensä ja olosuhteensa. Tutkimuksen tuloksia voidaan kuitenkin jossain määrin myös hyödyntää muiden alueiden liikennepalveluiden kehittämisessä. Tutkimus esimerkiksi tarjoaa laajan näkökulman yleisesti vapaa-ajan asumisen ilmiöön ja sen merkitykseen, jotka todennäköisesti näkyvät ja vaikuttavat samansuuntaisesti myös muilla alueilla Suomessa. Lisäksi tutkimuksessa pohditaan yleisesti mahdollisuuksia maaseutualueiden liikennejärjestelmien kehittämiseen, ja näitä samoja keinoja voi soveltaa myös muille alueille. Vaikka tutkimuksen tuloksia ei suoraa voida yleistää muille alueille, voidaan tässä tutkimuksessa hyväksi havaittuja menetelmiä hyödyntää myös muiden alueiden liikennepalveluiden kehittämisessä. Tärkeimpiä selvitettäviä asioita ovat vapaa-ajan asumisen maantieteellinen sijoittuminen kohdealueella, matkailun vetovoimaisten kohteiden ja

kausiväestön käyttämien palveluiden tunnistaminen, kausiväestön kiinnostus uusia kulkumuotoja kohtaan ja näiden mahdollinen soveltaminen kohdealueella.

Aikaisemmin vapaa-ajan asukkaiden liikkumista on tutkittu lähinnä kodin ja vapaa-ajan asunnon välisin liikkumisen kautta, eikä niinkään kohdealueella tapahtuvan liikkumisen näkökulmasta (Næss ym. 2019: 2). Tämän tutkimuksen keskeinen huomio onkin osoitus siitä, että vapaa-ajan asukkailla ja matkailijoilla on liikkumistarpeita myös kohdealueen sisällä. Lisäksi tässä työssä on pyritty perustelemaan näiden tarpeiden huomioimisen tärkeyttä syrjäisillä maaseutualueilla, joissa liikenteen järjestäminen on yleisesti koettu hankalaksi ja kannattamattomaksi. Työn konkreettinen anti puolestaan kohdistuu erityisesti Kymenlaakson alueelle, koska tutkimuksen tulokset koskevat Kymenlaaksoa. Esimerkiksi väestölaskelmia, mallinnettuja matkoja, kausiväestön vastauksia ja ehdotettuja kehitysideoita voidaan suoraan hyödyntää Kymenlaaksossa suunnittelutyössä. Tutkimuksen tarjoama tieto vapaa-ajan asukkaiden ja matkailijoiden liikkumistavoista, -tarpeista ja toiveista tulisi huomioida osana liikenteen suunnittelua Kymenlaaksossa.

Vaikka tämä tutkimus antaa arvokasta tietoa kausiväestön liikkumistarpeista ja liikenteen kehittämismahdollisuuksista Kymenlaaksossa, heräsi tutkimusta tehdessä myös jatkotutkimusideoita. Keskeisimmät jatkotutkimusideat liittyvät näiden alueellisen liikennepalveluiden kehittämiseen sekä aiheen lähestymiseen uusien tai erilaisten näkökulmien, aineistojen ja menetelmien kautta. Tässä tutkimuksessa pohdittiin yleisesti maaseutualueiden liikenteen kehittämisen mahdollisuuksia ja annettiin muutamia konkreettisia esimerkkejä Kymenlaakson alueelle. Näitä esimerkkejä kuitenkin olisi tarpeen vielä jatkojalostaa ja tarkastella vielä laajemmin erilaisia mahdollisia liikennepalveluita sekä vertailla näiden kannattavuutta, kustannuksia ja käytännön toteutusta. Esimerkiksi ehdotetun kyläkyödin osalta olisi tarpeen miettiä sen kustannuksia, mahdollisia liikennöintialueita ja -aikoja ja mahdollisesti suorittaa kokeilujakso, jonka aikana kerätään käyttäjien palautetta palvelusta. Tässä tutkimuksessa aiheita lähestyttiin vain kausiväestön omasta näkökulmasta. Kuten jo aikaisemmin todettiin, olisi alueellisia liikennepalveluiden tarjoajia tai suunnittelijoita voinut myös haastatella erilaisen näkökulman saamiseksi. Lisäksi kyselyn kohdistaminen erilaisille ryhmille, kuten esimerkiksi nuorisolle, eli tulevaisuuden mökkeilijäsukupolville, tai vaikkapa venäläisille matkailijoille olisi voinut myös antaa uusia näkökulmia tutkimukseen. Tässä tutkimuksessa tarkasteltiin liikkumista ja liikennepalveluiden kehittämistä sekä matkailijoiden että vapaa-ajan asukkaiden näkökulmasta. Tutkimuksessa kuitenkin oli havaittavissa joitain eroja näiden ryhmien liikkumistavoissa ja -tarpeissa ja liikennepalveluiden mahdollisissa kehittämistoimenpiteissä. Vapaa-ajan asukkaiden ja matkailijoiden liikkumistarpeita voisikin

olla tarpeen jatkossa tarkastella erillään toisistaan. Sen sijaan paikallisten ja ulkopaikkakuntalaisten vapaa-ajan asukkaiden liikkumistarpeita ei ehkä ole tarpeen erotella, sillä tässäkin tutkimuksessa havaittiin, että myös paikalliset asukkaat voivat olla merkittävä vapaa-ajan asukasryhmä kohdealueella. Esimerkiksi Kymenlaaksossa noin puolet (48 %) kaikista alueen vapaa-ajan asunnoista on paikallisten asukkaiden omistuksessa. Paikallisilla vapaa-ajan asukkailla voi olla erilaisia ideoita ja tarpeita liikennepalveluiden kehittämisen suhteen ja myös heidän mielipiteensä olisi tarpeen huomioida suunnittelussa. Vaikka kyselyaineisto osoittautui tässä tutkimuksessa varsin hyväksi ja toimivaksi, voisi tulevaisuudessa olla mielenkiintoista tarkastella kausiväestön liikkumista myös muilla menetelmillä. Esimerkiksi mobiilidatan hyödyntäminen tutkimuksissa on yleistynyt viime vuosina, ja tällä tavoin voisi mahdollisesti myös kausiväestön liikkeitä selvittää tulevissa tutkimuksissa. Vapaa-ajan asukkaiden liikkumisen lisäksi vapaa-ajan asuminen ja sen alueellinen merkitys itsessään on mielenkiintoinen aihe, jota tässäkin tutkimuksessa moneen otteeseen on korostettu. Jotta kausiasukkaat osattaisiin ottaa paremmin huomioon alueiden ja palveluiden suunnittelussa ja kehityksessä, olisi erityisesti mökkirikkkaiden kuntien tärkeää perehtyä paremmin kausiasumisen volyymiin ja vaikutuksiin oman alueensa näkökulmasta ja pohtia millaisena aluekehityksen kysymyksenä ja keinona vapaa-ajan asuminen siellä näkyy.

#### 6.1. Vapaa-ajan asuminen ja vapaa-ajan asumiseen liittyvä liikkuminen tulevaisuudessa

Vapaa-ajan asumisen suuren merkityksen vuoksi on sen tulevaisuuden kehityskuva kiinnostava pohdinnan aihe. Useissa tutkimuksissa (Pitkänen & Strandell 2018; Strandell ym. 2020; Saaristoasiain neuvottelukunta & FCG 2017; Pitkänen ym. 2014) onkin pohdittu vapaa-ajan asumisen tulevaisuutta ja sitä, millaisia muutoksia siinä tulee mahdollisesti tapahtumaan. Monet yhteiskunnalliset kehityskulut kuten kaupungistuminen, väestön ikääntyminen ja teknologian kehitys tulevat muuttamaan vapaa-ajan asumista, samoin kuin myös uusien sukupolvien suhtautuminen mökkeilykulttuuriin. On nähtävissä sekä vapaa-ajan asumista lisääviä että vähentäviä trendejä (Strandell ym. 2020: 77). Esimerkiksi kaupungistumisen on nähty lisäävän vapaa-ajan asumista, sillä juuri kaupunkilaiset omistavat ja käyttävät eniten vapaa-ajan asuntoja (Strandell ym. 2020: 85–88; Pitkänen & Strandell 2018: 13). Toisaalta kaupungistumisen on myös nähty voivan vähentävän vapaa-ajan asumista, kun vakituisen ja vapaa-ajan asunnon välinen matka kasvaa asumisen keskittyessä yhä enemmän kaupunkiseuduille ja mökkien jäädessä syrjäisille maaseuduille (Strandell ym. 2020: 80,87). Myös väestön ikääntymisen on

uskottu vaikuttavan positiivisesti mökkeilyyn, sillä juuri vanhemmat ikäryhmät viettävät vapaa-ajan asunnolla paljon aikaa (Adamiak ym. 2015: 18–19; Strandell ym. 2020; Pitkänen & Strandell 2018). Vapaa-ajan asuminen ikääntyneiden keskuudessa tulee yleistymään keski-ikäen noustessa ja fyysisen kunnon sekä elintason parantuessa (Strandell ym. 2020: 86). Toisaalta eläkeiän myöhentyminen voi vähentää mökillä vietettäviä päiviä ja ikääntymisen myötä myös mahdollisuudet ja kyvyt mökkeilyyn voivat vähentyä (Strandell ym. 2020: 78). Vapaa-ajan asumisen lisääntymistä tukevat myös yleinen tulotason ja varallisuuden kasvu, vapaa-ajan asuntojen parantunut varustelutaso ja lisääntynyt ympärivuotinen käyttö sekä tietoliikenneyhteyksien parantuminen ja sen myötä etätyön ja paikkariippumattoman työskentelyn lisääntyminen (Strandell ym. 2020: 86). Etätyökulttuuri on koronapandemian pakottamana ottanut jo huiman harppauksen eteenpäin ja myös vapaa-ajan asunnoilta käsin on tehty enemmän töitä kuin aikaisemmin. Nähtäväksi jää, jäävätkö mökiltä käsin tehtävät etätyöt osaksi ihmisten työskentelytapoja myös pandemian jälkeen. Lisääntyvä matkailu sen sijaan on nähty mökkeilyä vähentävänä trendinä, sillä mökkeily kilpailee vapaa-ajasta muiden matkailun muotojen kanssa. Uudet sukupolvet ovat kielitaitoisempia ja koulutetumpia kuin aikaisemmat sukupolvet ja usein he matkustelevatkin vanhempiaan useammin (Pitkänen ym. 2014: 210). Strandell ym. (2020: 86–87) tosin arvioivat, että turvallisuuskysymysten (esim. tautien ja levottomuuksien) ja ympäristövaikutusten laajempi huomioiminen voi lisätä kotimaan matkailua ja mökkeilyä ulkomaan matkailun sijaan.

Aikaisemmin on oltu huolissaan uusien, urbanisoituneiden sukupolvien mökkeilyhalukkuudesta. Mökkeilyn suosioon vaikuttaakin se, miten nämä uudet sukupolvet näkevät mökkeilyn ja myös se miten kasvava maahanmuuttajaväestö omaksuu mökkeilyn ajanviettotapana (Saaristoasiain neuvottelukunta & FCG 2017: 49; Strandell ym. 2020: 88). Nuorten mökkeilyhalukkuutta tutkineissa tutkimuksissa (ks. esim. Saaristoasiain neuvottelukunta & FCG 2017; Pitkänen ym. 2014) on osoitettu, että mökkeily kiinnostaa myös tulevia sukupolvia, joskin mökkeilytyyli voi erota nykyisestä. Rantanen (2014: 12) uskoo, että tulevien sukupolvien arvo- ja asennemaailma mökkeilyä kohtaan eroaa aikaisempien sukupolvien näkemyksistä ja että mökkeilytarpeet ja -motiivit muuttuvat eri sukupolvien myötä. Rantasen (2014: 43–45) mukaan uudet sukupolvet esimerkiksi ovat tottuneempia käyttämään erilaisia palveluita ja kokevat myös palveluiden ostamisen luonnollisemmaksi kuin vanhemmat sukupolvet. Toisaalta palvelutarve kasvaa myös suurten ikäluokkien ikääntymisen seurauksena, kun he tarvitsevat esimerkiksi terveydenhoitoa, liikkumispalveluita ja erilaisia mökin ylläpitopalveluita (Rantanen 2014: 42; Pitkänen ym. 2014). Vaikka mökkeilyn suosiossa ei ole havaittavissa laskevaa trendiä, on mökin omistamisen ohella yleistymässä erilaiset



yhteisomistukselliset, kaupalliset ja lyhytaikaiset (mökkien vuokraus ja Airbnb) vapaa-ajan asumisen muodot (Saaristoasiain neuvottelukunta & FCG 2017: 56, 75; Strandell ym. 2020). Vuokramökkeily ja mökkien yhteisomistajuus voi johtaa lisääntyviin ostopalvelukäytäntöihin, jotka puolestaan tukevat paikallisia yrittäjiä ja yrityksiä (Rantanen 2014: 75–76). Palveluiden käyttö lisääntyy myös mökkien ympärivuotisen käytön lisääntyessä (Lehtola 2007: 62). Lisääntyvän palveluiden käytön ja vuokramökkitoiminnan yleistymisen sekä käyttäjien mökkipaikkakunta-kytkösten heikentymisen myötä mökkeilystä onkin tulossa enemmän matkailua muistuttava muoto (Rantanen 2014: 77). Mökkeilyyn on myös alkanut syntyä uudenlaisia yhteisöllisempiä vapaa-ajan asumisen muotoja, kuten tiiviisti rakennettuja mökkikyliä (Rantanen ym. 2012: 21; Alasalmi ym. 2020: 138).

Koska mökkeilyn suosio ei näytä hiipuvan tulevaisuudessa, tulee myös mökkeilyyn liittyvä fyysinen liikkuvuus jatkumaan (Hiltunen & Rehunen 2014: 16). Mökille suuntautuvista matkoista selvästi suurin osa kuljetaan henkilöautolla ja on arvioitu, että myös tulevaisuudessa mökkeilyn edellytykset liittyvät vahvasti henkilöauton käyttömahdollisuuksiin (Saaristoasiain neuvottelukunta & FCG 2017: 50–51; Nevalainen 2007: 48). Ikääntyneiden ihmisten autoilu on lisääntynyt ja myös autoiluun tottuneet tulevaisuuden eläkeläiset todennäköisesti autoilevat vielä pidempään kuin tämän päivän eläkeläiset (Strandell 2020: 87; Lehtola 2007: 31). Vaikka henkilöautoilun on nähty myös tulevaisuudessa säilyttävän asemansa keskeisenä kulkumuotona, on tutkimuksissa myös arveltu, että muiden kulkumuotojen käyttö voi yleistyä (Strandell 2020: 88; Nevalainen 2007: 48; Lehtola ym. 2012: 23; Saaristoasiain neuvottelukunta & FCG 2017: 50–51; Rehunen & Vesala 2012: 51). Esimerkiksi polttoaineiden hinnan nousun on arveltu vähentävän yksityisautoa (Alasalmi ym. 2020: 138) ja myöskään nuoret eivät autoile yhtä paljon kuin nykyinen mökkeilijäsukupolvi (Pitkänen 2014; Lehtola 2007: 31). Teknologinen kehitys ja ilmastotavoitteet sähköistävät liikennettä, lisäävät yhteiskäyttöautoja, julkista liikennettä ja eri kulkutapoja yhdistäviä matkaketjuja (Strandell ym. 2020: 88; Saaristoasiain neuvottelukunta & FCG 2017: 50–51). Erilaisten liikennepalveluiden merkitys myös korostuu ikääntyneiden mökkeilijöiden lisääntyessä, kun heidän omatoiminen liikkumisensa ja yksityisautoilun mahdollisuudet vähenevät (Rantanen & Hyyryläinen 2012: 98; Rantanen ym. 2012: 17).

Koska vapaa-ajan asuminen on merkittävä ilmiö myös Kymenlaaksossa, vaikuttavat nämä muutokset myös siellä. Kymenlaakson väestön ikääntyminen vaikuttanee vapaa-ajan asuntojen käyttöön lisäävästi, sillä voidaan olettaa, että ikääntyvä väestö myös Kymenlaaksossa viettää yhä enemmän aikaa vapaa-ajan asunnollaan. Kymenlaaksossa liki puolet (48 %) alueen vapaa-ajan asunnoista on paikallisten omistamia, joten ikääntyvän väestön vapaa-ajan asumisen

lisääntymisen merkitys on suuri. Ikääntyneen väestön lisääntyminen mökkialueilla tuo myös kysyntää uusille liikennepalveluille, sillä kuten todettiin, vähenevät henkilöautoilun mahdollisuudet iän myötä ja erilaisten palveluiden tarve puolestaan kasvaa. Liikennepalveluiden kysyntää Kymenlaaksossa kasvattanee myös mahdollinen julkisen liikenteen käytön lisääntyminen mökkimatkoilla. Suuri osa ulkopaikkakuntalaisista mökkeilijöistä saapuu Kymenlaaksoon Uudeltamaalta, josta jo nykyisellään on verrattain hyvät julkiset yhteydet Kymenlaaksoon. Uudellamaalla myös julkinen liikenne toimii hyvin, eikä nuoremmat sukupolvet välttämättä siis tarvitse autoa arkisiin matkoihin ja näin ollen he käyttävät ehkä julkista liikennettä myös lomamatkoilla. Kymenlaakson saavutettavuutta pääkaupunkiseudulta ja Itä-Suomesta junalla käsin entisestään parantaisivat suunnitteilla olevat Itärata ja Itäinen rantarata. Näiden uudistusten myötä mökkeilijöiden ja matkailijoiden mahdollisuudet saapua junalla paranisivat ja sen myötä vapaa-ajan asukkailla suunnatun julkisen liikenteen ja kestävämpien kulkumuotojen kehittämisen tärkeys korostuu. Kymenlaaksossa vapaa-ajan asumisen ja matkailun tulevaisuuteen vaikuttanee myös Suomi-Venäjä suhteiden kehittyminen, sillä Kymenlaaksossa käy paljon venäläisiä matkailijoita. Aikaisempien tutkimusten (ks. esim. Hannonen 2017: 95; Lipkina 2013: 300–302) mukaan myös vapaa-ajan asuminen ja maaseutumatkailu houkuttelevat venäläisiä ja venäläisten mökkeilijöiden osuus Suomessa on kasvanut 2000-luvulla. Vaikka venäläisten mökkeilijöiden osuus on kasvanut erityisesti Etelä-Savossa (Lipkina 2013: 304) voidaan olettaa, että myös Kymenlaaksossa Venäjän läheisen sijainnin sekä Kymenlaakson vesistöisten ja maaseutumaisten luonnonolosuhteiden myötä venäläisten osuus voi tulevaisuudessa kasvaa.

## 8. Lähteet

- Adamiak, C., Vepsäläinen, M., Strandell, A., Hiltunen, M., Pitkänen, K., Hall, M., ... & Åkerlund, U. (2015). *Vapaa-ajan asuminen Suomessa: Asukas-ja kuntakyselyn tuloksia vapaa-ajan asumisen nykytilasta ja kehittämistarpeista*. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 22/2015 <http://hdl.handle.net/10138/155089>
- Adamiak, C., Pitkänen, K. & Lehtonen, O. (2017). Seasonal residence and counterurbanization: the role of second homes in population redistribution in Finland. *Geojournal*, 82(5), 1035–1050. <https://doi.org/10.1007/s10708-016-9727-x>
- Aho, S., & Ilola, H. (2006). *Toinen koti maalla. Kakkosasuminen ja maaseudun elinvoimaisuus*. Lapin yliopiston kauppatieteiden ja matkailun tiedekunnan julkaisuja B. Tutkimusraportteja ja selvityksiä, 6, 204 <http://urn.fi/URN:NBN:fi:ula-2011381084>
- Alasalmi, J., Busk, H., Holappa, V., Huovari, J., Härmälä, V., Kotavaara, O., ... & Vihinen, H. (2020). *Työn ja työvoiman alueellinen liikkuvuus ja monipaikkainen väestö*. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 12/2020 <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-928-8>
- Back, A. (2020). Temporary resident evil? Managing diverse impacts of second-home tourism. *Current Issues in Tourism*, 23(11), 1328–1342. <https://doi.org/10.1080/13683500.2019.1622656>
- Back, A., & Marjavaara, R. (2017). Mapping an invisible population: the uneven geography of second-home tourism. *Tourism Geographies*, 19(4), 595–611. <https://doi.org/10.1080/14616688.2017.1331260>
- Bell, M., & Ward, G. (2000). Comparing temporary mobility with permanent migration. *Tourism Geographies*, 2(1), 87–107. <https://doi.org/10.1080/146166800363466>
- Brida, J. G., Osti, L., & Santifaller, E. (2009). Second homes and the need for policy planning. *Tourismos: an international multidisciplinary journal of tourism*, 6(1), 141–163. <https://ssrn.com/abstract=1468422>
- Bussilla kesän kohteisiin!, Kouvola.fi, 18.6.2020 [viitattu 29.4.2021] <https://www.kouvola.fi/ajankohtaiset/asuminen-ja-ymparisto/kadut-ja-liikenne/joukkoliikenne/bussilla-kesan-kohteisiin-2/>
- Coppock, J., T. (toim.) (1977). *Second homes: curse or blessing*. Pergamon, Oxford.
- Czarnecki, A., & Sireni, M. (2018). Vapaa-ajan asumisen taloudellinen merkitys maaseutukuntien pysyville asukkaille. *Maaseudun uusi aika*, 26, 5–18

- <http://www.mua-lehti.fi/wp-content/uploads/2018/05/MUA-2018-1-Czarnecki-Sireni.pdf>
- De Haan, L. & Zoomers, A., (2003). Development geography at the crossroads of livelihood and globalization. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 93(3): 350–362. <https://doi.org/10.1111/1467-9663.00262>
- Di Marino, M., Lilius, J., & Lapintie, K. (2018). New forms of multi-local working: identifying multi-locality in planning as well as public and private organizations' strategies in the Helsinki region. *European Planning Studies*, 26(10), 2015-2035. <https://doi.org/10.1080/09654313.2018.1504896>
- Dittrich-Wesbuer, A., Kramer, C. & Duchene-Lacroix, C. (2015). Multi-Local Living Arrangements: Approaches to Quantification in German Language Official Statistics and Surveys. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 4(106), 409–424. <https://doi.org/10.1111/tesg.12160>
- Eckhardt, J., Nykänen, L., Aapaoja, A., & Niemi, P. (2017). *Liikkumispalvelut maaseudun elinvoimaisuuden ja saavutettavuuden mahdollistajana*. VTT:n tutkimusraportti VTT-R-03429-17 [https://projectsites.vtt.fi/sites/maasdigiboksi/files/MaaseutuMaaS\\_raportti\\_revised\\_final2.pdf](https://projectsites.vtt.fi/sites/maasdigiboksi/files/MaaseutuMaaS_raportti_revised_final2.pdf)
- Eckhardt, J., Siirilä, H., & Nykänen, L. (2018). Maaseudun liikkumis- ja kuljetuspalvelut tulevaisuudessa. *Maaseudun uusi aika*, 26(2-3), 99–109. <http://www.mua-lehti.fi/wp-content/uploads/2018/10/eckhardt-et-al.pdf>
- Eckhardt, J. & Lauhkonen, A. (2019), Alueellisten liikkumiskokeilujen vaikutusarviointi. VTT:n tutkimusraportti VTT-R-01152-19. [https://cris.vtt.fi/ws/portalfiles/portal/26817394/ALPIO\\_vaikutusarviointi.pdf](https://cris.vtt.fi/ws/portalfiles/portal/26817394/ALPIO_vaikutusarviointi.pdf)
- FCG (2016). Mökkibarometri 2016. Finnish Consulting Group Oy. Saaristoasiain neuvottelukunta, Maa- ja metsätalousministeriö. <https://mmm.fi/documents/1410837/1880296/Mokkibarometri+2016/7b69ab48-5859-4b55-8dc2-5514cdfa6000>
- Greiner, C., (2012). Can Households be Multilocal? Conceptual and Methodological Considerations based on a Namibian Case Study. *Die Erde* 143(3), 195–212. <https://www.die-erde.org/index.php/die-erde/article/view/17>
- Gustafson, P. (2009), Mobility and Territorial Belonging. *Environment and Behavior* 41, pp. 490– 508. DOI:10.1177/0013916508314478
- Hall, C. M & Müller, D. K. (toim.) (2004). *Tourism, Mobility and Second Homes: Between Elite Landscape and Common Ground*. Channel View, Clevedon.

- Hallanaro, E. L., Lindholm, M., Paija, V., Putkuri, E., & Välimäki, J. (2000). Suomen luonto CD-facta. Kertomus ympäristön tilasta.[The Nature of Finland CD-Facta] Helsinki: Finnish Environment Institute & eWSOY.
- HaminaKotka satama, Logistiikan maailma [viitattu 29.2.2021]  
<https://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikan-toimijat/satama/haminakotka-satama/>
- Hannonen, O. (2017). Peace and quiet beyond the border: The trans-border mobility of Russian second home owners in Finland. *Matkailututkimus*, 13(1-2), 95-99.  
<https://journal.fi/matkailututkimus/article/view/67860>
- Haukkala, T. (2011). *Monipaikkaisuus: ilmiö ja tulevaisuus*. Sitran Selvityksiä (54)  
<https://media.sitra.fi/2017/02/27172901/SelvityksiC3A454-2.pdf>
- Helminen, V., Nurmio, K., Rehunen, A., Ristimäki, M., Oinonen, K., Tiitu, M.,...& Rusanen, J. (2014). *Kaupunki-maaseutu-alueuokitus: Paikkatietoihin perustuvan alueuokituksen muodostamisperiaatteet*. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 14/2014. <http://hdl.handle.net/10138/135861>
- Henkilöliikennetutkimus (2016). *Suomalaisten liikkuminen (2018)*. Liikenneviraston tilastoja 1/2018. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lti\\_2018-01\\_henkiloliikennetutkimus\\_2016\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lti_2018-01_henkiloliikennetutkimus_2016_web.pdf)
- Hiltunen, M. (2007) Environmental Impacts of Rural Second Home Tourism: Case Lake District in Finland, *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 7:3, 243–265,  
<https://doi.org/10.1080/15022250701312335>
- Hiltunen, M. J., & Rehunen, A. (2014). Second home mobility in Finland: Patterns, practices and relations of leisure oriented mobile lifestyle. *Fennia-International Journal of Geography*, 192(1), 1–22. <https://doi.org/10.11143/8384>
- Huovari, J., Vihinen, H., Kotavaara, O. & Härmälä, V. (2020). *Monipaikkaisuuden tunnistaminen muuttaa väestö- ja aluekehityksen kuvan Suomessa*. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminta, 7/2020.  
<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162147/7-2020-Monipaikkaisuuden%20tunnistaminen%20muuttaa%20v%C3%A4est%C3%B6-%20ja%20aluekehityksen%20kuvan%20Suomessa.pdf?sequence=5&isAllowed=y>
- Joensuu, T, Harvio, S., Salmela, A., (2012) *Kymenlaakson joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma 2012–2015*, Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Raportteja 15/2012,  
[https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/74693/Raportteja\\_15\\_2012.pdf?sequence=5&isAllowed=y](https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/74693/Raportteja_15_2012.pdf?sequence=5&isAllowed=y)

Joukkoliikenteen kehittämisohjelma 2015–2020 - Kouvolan kaupunki (2014)

<https://www.kouvola.fi/wp-content/uploads/2019/04/>

Joukkoliikenteen\_kehittamisohjelma2015.pdf

Kalenoja, H., Kiiskilä, K., & Heikkilä, K. (2009). *Liikkuminen vapaa-ajalla: tutkimus vapaa-ajan matkojen ominaisuuksista ja vapaa-ajan matkoihin vaikuttavuudesta*.

Tiehallinnon selvityksiä 28/2009 <https://www.doria.fi/handle/10024/139455>

Kauppila, P. (2010). Resorts, second home owners and distance: a case study in northern Finland. *Fennia-International Journal of Geography*, 188(2), 163–178.

<https://fennia.journal.fi/article/view/2641>

Kauppila, P., & Järviluoma, J. (2020). *Vapaa-ajan asumisesta liiketoimintaa: Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kärkimatkailukunnat*. Kajaanin ammattikorkeakoulun

julkaisusarja b. raportteja ja selvityksiä, Kajaanin Ammattikorkeakoulu Oy

<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-7219-68-3>

Kinnunen, N. & Viilo, T. (2020). Maaseudulla joukkoliikenne vähenee mutta tarve lisääntyy:

Ministeri Harakka: Yhä useampi suomalainen tunnin matkan päähän

maakuntakeskuksista. Maaseudun tulevaisuus 27.11.2020 [viitattu 2.2.2021]

<https://www.maaseuduntulevaisuus.fi/politiikka/artikkeli-1.1251384>

Kivari, M., Kiiskilä, K., Heltimo, J., & Rönkä, K. (2006). *Ihmisten liikkumistarpeet*.

Tiehallinnon selvityksiä, 49/2006 <https://www.doria.fi/handle/10024/139341>

Kouvolan joukkoliikenteen kehittämissuunnitelma 2020-2025 (2019).

<https://ep.kouvola.fi/kokous/20194875-6-1.PDF>

*Kymenlaakson liikennestrategia 2035* (2015) Kymenlaakson liiton julkaisu A:54.

<https://vayla.fi/documents/25230764/35411745/Kymenlaakson+liikennestrategia>

+2035.pdf/eb077f03-8a23-4bc0-8dfa-af389e61b5bc/Kymenlaakson+

liikennestrategia+2035.pdf?t=1547041507021

*Kymenlaakson maakuntakaava 2040 kaavaselostus* (2020) Kymenlaakson liiton julkaisu A:58

<https://www.kymenlaakso.fi/images/Liitteet/ALUESUUNNITTELU/Maakuntakaava>

/2040\_dokumentit/Kymenlaakson\_liitto\_Maakuntakaava\_selostus\_A4\_vaaka\_11\_

2020\_lowres.pdf

Kymenlaakso- Majoitustilastot ja Matkailutilastot Tammikuu – Joulukuu 2019, Visitory.io

[viitattu 23.2.2021] <https://visitory.io/fi/kymenlaakso/2019-01/2019-12/>

Lehtola, I. (2007). *Maaseudun toimintaympäristön muutos ja liikkuminen:*

*Kirjallisuuskatsaus*. Tiehallinnon selvityksiä 18/2007.

<https://www.doria.fi/handle/10024/139355>

- Lehtola, I., Rehunen, A., & Hiltunen, M. J. (2012). Palveluasioinnin toimintaympäristön muutos maaseudulla. Teoksessa: Antti, Rehunen, Manu, Rantanen, Ilkka, Lehtola & Mervi J. Hiltunen (toim.): *Palvelujen saavutettavuus muutoksessa–maaseudun vakituisten ja vapaa-ajan asukkaiden palveluympäristön kehityssuunnat ja uudet mahdollisuudet*. Helsingin yliopisto, Ruralia-instituutti, Raportteja, 88, 22–31.  
<http://hdl.handle.net/10138/228130>
- Lehtonen, Olli (2019). Monipaikkaisuus on vastakaupungistumista. Teoksessa Rantanen, M., Pihkala, T., Hyyryläinen, T., & Kujala, S. (toim.): *Kohti dialogia vapaa-ajan asuminen Etelä-Savon voimavaraksi*, 21–29. Helsingin yliopisto.  
<http://hdl.handle.net/10138/306043>
- Lehtonen, O., & Vihinen, H. (2020). Kohti kestävää monipaikkaista yhteiskuntaa. *Maaseutututkimus*, 28(1), 103–111.  
<https://journal.fi/maaseutututkimus/article/view/94489>
- Lehtonen, O., Kotavaara, O., Muilu, T., Huovari, J., & Vihinen, H. (2020). Kausiväestö moninaistaa kuvaa aluerakenteen kehityksestä Suomessa. *Terra*, 132(2), 69–84.  
<https://doi.org/10.30677/terra.85022>
- Lehtonen, O., Muilu, T., & Vihinen, H. (2019). Multi-Local Living–An Opportunity for Rural Health Services in Finland?. *European Countryside*, 11(2), 257–280.  
<https://doi.org/10.2478/euco-2019-0013>
- Liikkumisen ohjaus: valintoja liikkumiskäyttäytymiseen. (2006).  
[https://www.motiva.fi/files/1857/Liikkumisen\\_ohjaus\\_valintoja\\_liikkumiskayttaytymiseen.pdf](https://www.motiva.fi/files/1857/Liikkumisen_ohjaus_valintoja_liikkumiskayttaytymiseen.pdf)
- Liimatainen, H., Nykänen, L., Rantala, T., Rehunen, A., Ristimäki, M., Strandell, A., ... & Ollikainen, M. (2015). Tarve, tottumukset, tekniikka ja talous: ilmastonmuutoksen hillinnän toimenpiteet liikenteessä. Suomen ilmastopaneeli.  
<https://www.ilmastopaneeli.fi/wp-content/uploads/2018/10/TARVE-TOTTUMUKSET-TEKNIikka-JA-TALOUS-%E2%80%93-ILMASTONMUUTOKSEN-HILLINNAN-TOIMENPITEET-LIIKENTEESSA.pdf>
- Lipkina, O. (2013). Motives for Russian second home ownership in Finland. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 13(4), 299–316.  
DOI:10.1080/15022250.2013.863039

- McIntyre, N., Williams, D., & McHugh, K. (Toim.). (2006). *Multiple dwelling and tourism: Negotiating place, home and identity*. Cabi.  
<https://doi.org/10.1079/9780845931202.0000>
- Müller, D. K. & Hall, M. (2003) Second homes and regional population distribution: On administrative practices and failures in Sweden. *Espace, Populations, Sociétés* 2 251–261. <https://doi.org/10.3406/espos.2003.2079>
- Müller, D. K. & Hall, M. (2018). Second home tourism: An introduction.  
 Teoksessa: Hall, C. Michael & Dieter K. Müller (toim.). *The Routledge Handbook of Second Home Tourism and Mobilities*, 3–14. Routledge, London.
- Næss, P., Xue, J., Stefansdottir, H., Steffansen, R., & Richardson, T. (2019). Second home mobility, climate impacts and travel modes: can sustainability obstacles be overcome?. *Journal of Transport Geography*, 79. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102468>
- Nevalainen, J., (2007), *Matkailun ja tienpidon yhteiset kysymykset Kaakkois-Suomen tiepiirissä*. Tiehallinnon selvityksiä 12/2007,  
[https://julkaisut.vayla.fi/pdf2/3201038-v-matkailuraportti\\_kas.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf2/3201038-v-matkailuraportti_kas.pdf)
- Ovaska, U., (2020) Good Practice: Multilocality – underlines use of regions as a starting point for regional planning and development,  
<https://rural-urban.eu/publications/good-practice-multilocality-%E2%80%93-underlines-use-regions-starting-point-regional-planning>
- Pitkänen, K., Puhakka, R., Semi, J. & C. M. Hall (2014). Generation Y and Second Homes: Continuity and Change in Finnish Outdoor Recreation. *Tourist Review International* 18: 3, 207–221.
- Pitkänen, K., Sireni, M., Rannikko, P., Tuulentie, S., & Hiltunen, M. J.(2017). Temporary mobilities regenerating rural places. Case studies from northern and eastern Finland. *The Journal of Rural and Community Development*, 12(2/3), 93–113.  
<http://journals.brandonu.ca/jrcd/article/download/1387/323>
- Pitkänen, K. & Strandell, A. (2018). Suomalaisen maaseudun monipaikkaisen asumisen muodot ja tulevaisuuden kehitys. *Maaseutuja Tulevaisuudessa*, 6  
<http://www.mua-lehti.fi/wp-content/uploads/2018/10/pitkanen-ja-strandell.pdf>
- Pitkänen, K., Strandell, A., Rehunen, A., Sirén & Nurmio, K. (2020). Mitä monipaikkaisuus tarkoittaa? <https://www.syke.fi/download/noname/%7B5AFBC34F-01E8-4A05-B6FE-2D04C4BCBDA3%7D/164357>



- Pohjalainen, E. (2016). *Liikkumisen ohjauksen keinojen vaikutukset kulkutapaan*. Liikennevirasto, Liikenne ja maankäyttö -osasto. Helsinki 2016. Opinnäytetyö 9/2016 <http://urn.fi/URN:978-952-317-282-1>
- Ponnikas, J., Voutilainen, O., Korhonen, S., Kuhmonen, H. (2014). *Maaseutukatsaus 2014*. Työ- ja Elinkeinoministeriön Julkaisuja 2/2014 <https://tem.fi/documents/1410877/2859687/Maaseutukatsaus+2014+23012014.pdf>
- Rantanen, M. (Toim) (2014). *Modernisoituvat mökkeilytyylit: Paikallisten palvelu ympäristöjen muutosvoima*. Helsingin yliopisto, Ruralia-instituutti, Raportteja, 123. <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/229344>.
- Rantanen, M., & Hyryläinen, T. (2012). Vapaa-ajan asukkaat paikallisia palvelu ympäristöjä muovaamassa. *Maaseudun uusi aika* 20(2), 59–67.
- Rantanen, M., Lehtola, I., Hyryläinen, T., & Hiltunen, M. J. (2012). Palvelujen saavutettavuuden käsite ja ulottuvuudet. Teoksessa: Rehunen, A, Rantanen, M., Lehtola, I., & Hiltunen M. J (toim.) *Palvelujen saavutettavuus muutoksessa: Maaseudun vakituisten ja vapaa-ajan asukkaiden palvelu ympäristön kehityssuunnat ja uudet mahdollisuudet*. Helsingin yliopisto, Ruralia-instituutti, Raportteja, 88, 13–21. <http://hdl.handle.net/10138/228130>
- Rehunen, A., & Vesala, S. (2012). Palvelujen ja palvelukeskittymien saavutettavuus. Teoksessa Rehunen, A, Rantanen, M., Lehtola, I., & Hiltunen M. J.(toim.): *Palvelujen saavutettavuus muutoksessa. Maaseudun vakituisten ja vapaa-ajan asukkaiden palvelu ympäristön kehityssuunnat ja uudet mahdollisuudet*. Helsingin yliopisto, Ruralia-instituutti. Raportteja, 88, 32–71. <http://hdl.handle.net/10138/228130>
- Saari, E., (2020), Korona ohjasi suomalaiset kesämökeille – Tuliko monipaikkaisuudesta uusi normaali? Motiva.fi, 16.9.2020, [viitattu 6.3.2021] [https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava\\_liikenne\\_ja\\_liikkuminen/liikkumisen\\_ohjaus/viisaan\\_liikkumisen\\_verkosto\\_vili/ajankohtaista\\_vili-verkostolle/korona\\_ohjasi\\_suomalaiset\\_kesamokeille\\_-\\_tuliko\\_monipaikkaisuudesta\\_uusi\\_normaali.15542.news](https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/liikkumisen_ohjaus/viisaan_liikkumisen_verkosto_vili/ajankohtaista_vili-verkostolle/korona_ohjasi_suomalaiset_kesamokeille_-_tuliko_monipaikkaisuudesta_uusi_normaali.15542.news)
- Saaristoasian neuvottelukunta & FCG (2017). Nuoret aikuiset mökkeilijöinä 2030 -selvitys. Maa- ja metsätalousministeriön julkaisuja 5/2017. 87 [http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79584/MMM\\_5\\_2017.pdf](http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79584/MMM_5_2017.pdf)
- Savage, M., G. Bagnall & B. Longhurst (2005), *Globalization and Belonging*. London: Sage.
- Schier, M., Hilti, N., Schad, H., Toppel, C., Dittrich-Wesbuer, A., Monz, A. (2015). Residential Multi-Locality Studies – The Added Value for Research on Families and

- Second Homes. *Journal of Economic and Social Geography*: 106(4) 439–452.  
<https://doi.org/10.1111/tesg.12155>
- Sievänen, T., & Neuvonen, M. (toim.)(2011). *Luonnon virkistyskäyttö 2010*. Metlan työraportteja 212. <http://www.metla.fi/julkaisut/workingpapers/2011/mwp212.pdf>
- Silm, S., & Ahas, R. (2010). The seasonal variability of population in Estonian municipalities. *Environment and Planning A*, 42(10), 2527-2546. DOI:10.1068/a43139
- Sikiö, M., Pitkänen, K., & Rehunen, A. (2014). Tyhjät asuinrakennukset osana asumisen maaseutua. *Maaseudun uusi aika*, 22(2), 43–55.  
[https://wiivi.uef.fi/crisyp/dispatch/fi/cr\\_redir\\_all/fet/fet/sea?direction=2&id=29876978c](https://wiivi.uef.fi/crisyp/dispatch/fi/cr_redir_all/fet/fet/sea?direction=2&id=29876978c)
- Slätmo, E., Ormstrup Vestergård, L., Lidmo, J., & Turunen, E. (2019). Urban–rural flows from seasonal tourism and second homes: Planning challenges and strategies in the Nordics. Report 2019:13, DOI: 10.6027/R2019:13.1403-2503
- Strandell, A., Pitkänen, K., & Rehunen, A. (2020). Miten kaupungistuminen ja väestön ikääntyminen vaikuttavat vapaa-ajan asumisen suosioon. *Matkailututkimus*, 16(1), 74–92. <https://doi.org/10.33351/mt.88575>
- SVT (2019a). Rakennukset ja kesämökit [verkkojulkaisu] ISSN=1798-677X. Kesämökit 2019. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu 18.2.2021]  
[http://www.stat.fi/til/rakke/2019/rakke\\_2019\\_2020-05-27\\_kat\\_001\\_fi.html](http://www.stat.fi/til/rakke/2019/rakke_2019_2020-05-27_kat_001_fi.html)
- SVT (2019b). Väestörakenne. [verkkojulkaisu] ISSN=1797-5379. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 3.3.2021] <http://www.stat.fi/til/vaerak/tau.html>
- SVT (2019c) Asunnot ja asuinolot [verkkojulkaisu] ISSN=1798-6745. Helsinki: Tilastokeskus. [viitattu 28.2.2021] <http://www.stat.fi/til/asas/tau.html>
- SVT (2019d) Väestöennuste. [verkkojulkaisu] ISSN=1798-5137. Helsinki: Tilastokeskus. [viitattu 9.3.2021] <http://www.stat.fi/til/vaenn/tau.html>
- SVT (2018) Rakennukset ja kesämökit. ISSN=1798-677X. Liitetaulukko 5. Kesämökkien omistus mökin sijaintimaakunnan mukaan 2018. Helsinki. Tilastokeskus.  
[viitattu 28.2.2021] [http://www.stat.fi/til/rakke/2018/rakke\\_2018\\_2019-05-21\\_tau\\_005\\_fi.html](http://www.stat.fi/til/rakke/2018/rakke_2018_2019-05-21_tau_005_fi.html)
- Talja, T. (2018). Mobiililaitteiden sijaintitietojen hyödyntäminen sähköverkon ja-markkinan näkökulmasta. Diplomityö. Lappeenrannan teknillinen yliopisto, Sähkötekniikan koulutusohjelma <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2018052224436>
- Tervo, H. (2000). Suomen aluerakenne ja siihen vaikuttavat tekijät. *Kansantaloudellinen aikakauskirja*, 96(3), 398–415.

- Tilastokeskus. Vapaa-ajanmatka [verkkajulkaisu] Helsinki: SVT-neuvottelukunta. [viitattu 5.2.2021] <http://www.stat.fi/meta/kas/vapajmatka.html#tab1>
- Tillaeus, J. (2020). Kotimaan matkailu kukoistaa Kymenlaaksossa – kävijäennätyksiä rikotaan nyt monessa kohteessa. yle.fi. 24.7.2020 [viitattu 28.2.2021] <https://yle.fi/uutiset/3-11463532>
- Uusiutumiskykyinen ja mahdollistava Suomi - Aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuva 2050, (2015), Ympäristöministeriö, 06/2015, <http://hdl.handle.net/10138/155054>
- Vepsäläinen, M. (2017). Suomalaisen vapaa-ajan asumisen ja mökkeilyn merkitys ulkomaalaisille matkailijoille ja vapaa-ajan asukkaille. <http://urn.fi/urn:nbn:fi:uef-20170524>
- Vepsäläinen, M., & Rehunen, A. (2009). Lomalla kylän lomassa? Kylämökkeilyn rajaaminen, nykytila ja muutokset. *Matkailututkimus*, 5(2).<http://urn.fi/URN:NBN:fi:ELE-1508452>
- Vepsäläinen, M., Strandell, A., & Pitkänen, K. (2015). Muuttuvan vapaa-ajan asumisen hallinnan haasteet kunnissa. *Yhdyskuntasuunnittelu*, 2, 13–38. <https://www.yss.fi/journal/muuttuvan-vapaa-ajan-asumisen-hallinnan-haasteet-kunnissa/>
- Vitale Brovarone, E., & Cotella, G. (2020). Improving rural accessibility: A multilayer approach. *Sustainability*, 12(7), 2876. <https://doi.org/10.3390/su12072876>
- Vuori, Olli (1966). Kesähuvilanomistus Suomessa. Kartoittava tutkimus kesäasutuksesta ja huvilanomistuksesta taloudellisena ilmiönä. Akateeminen väitöskirja. Turun yliopiston julkaisuja C 3.
- Weichhart, P. (2015a). Multi-local living arrangements—terminology issues. *Mobil und doppelt sesshaft. Studien zur residenziellen Multilokalität*. 61–82.
- Weichhart, P. (2015b). Residential Multi-Locality: In Search of Theoretical Frameworks. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 106(4), 378-391. DOI:10.1111/tesg.12156
- Weiske, C., Petzold, K., & Schad, H. (2015). Multi-local living—The approaches of rational choice theory, sociology of everyday life and actor-network theory. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 106(4), 392-408.<https://doi.org/10.1111/tesg.12157>
- Wood, G., Hilti, N., Kramer, C., & Schier, M. (2015). A Residential Perspective on Multi-Locality. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 106(4), 363-377. <https://doi.org/10.1111/tesg.12158>

Yhdyskuntarakenteen seurannan aineistot (2013). Ympäristö.fi 20.8.2013[viitattu 13.2.2021]

[https://www.ymparisto.fi/fi-fi/elinymparisto\\_ja\\_kaavoitus/yhdyskuntarakenne/tietoa\\_yhdyskuntarakenteesta/yhdyskuntarakenteen\\_seurannan\\_aineistot](https://www.ymparisto.fi/fi-fi/elinymparisto_ja_kaavoitus/yhdyskuntarakenne/tietoa_yhdyskuntarakenteesta/yhdyskuntarakenteen_seurannan_aineistot)

## 9. Liitteet

Liite 1. Kesävierailijoiden ja mökkeilijöiden liikkumiskyselyn rakenne.

Kysely nähtävissä myös osoitteessa <https://app.maptionnaire.com/fi/6604/>

### Kesävierailija tai mökkeilijä, miten liikut Kymenlaaksossa? - Vastaa kyselyyn liikkumisesta alueella.

Miten ja missä liikut Kymenlaakson alueella? Kaipaako parempia kulkuyhteyksiä kohteiden välillä? Haluaisitko parantaa jo olemassa olevia liikennemuotoja tai kenties ehdottaa jotain täysin uutta?

Kyselyn tavoitteena on kartoittaa Kymenlaakson alueen kesävierailijoiden liikkumisen tarpeita ja toiveita. Kysely on avoinna 15.8.2019 saakka. Vastaukseen kuluu aikaa noin 10-15 minuuttia. Kaikki vastaukset käsitellään anonyymisti ja luottamuksellisesti, eikä mitään henkilötietoja luovuteta eteenpäin. Vastauksesi on arvokasta tietoa, sillä vastauksia hyödynnetään tulevien reittien ja kuljetustarpeiden suunnittelussa.

Voit vastata kyselyyn tietokoneella tai mobiililaitteilla. Osa kysymyksistä on karttapohjaisia. Voit lähentää ja loitontaa karttaa sekä kohdistaa sen haluamaasi kohtaan. Voit liikkua kyselyssä eteen- ja taaksepäin alueen osien näkymien avulla. Voit piljottaa kysymysivun kartan päältä painamalla vasemmassa yläkulmassa näkyvää nuolisymbolia. Jos vastaat kyselyyn mobiililaitteella, saat kartan näkyviin painamalla kyselysivun vasemmassa yläkulmassa näkyvää nuolisymbolia. Päiset takaisin kysymysivulle samasta symbolista. Pakolliset kentät on merkattu tähdellä (\*).

Osallistu arvontaan!

Yhteistyötönsä jättäneiden vastaajien kesken arvotaan 2 kpl S-ryhmän lahjoittamia 50€ arvoisia S-ryhmän lahjakortteja sekä 10 kpl Kymen seudun ABC-liikennemyymälöiden lahjoittamia neljän hengen lahjakortteja ABC-liikennemyymälöiden noutopöytä. Tarkemmat ohjeet arvontaan osallistumisesta löydät kyselyn lopusta.

Kiitos vaivannäöstänne!

Kati Vierikko  
Erikoistutkija  
kati.vierikko@ymparisto.fi  
+35829252084

Kysely on toteutettu osana MARA interreg -hanketta, jossa kehitetään ratkaisuja maaseutualueiden ja syrjäisten alueiden joukkoliikenteen edistämiseksi. Kyselyä vastaa Suomen ympäristökeskus.



Suomi English

Tietosuojaseloste



EUROPEAN  
REGIONAL  
DEVELOPMENT  
FUND

MARA

#### 1/4 Taustatiedot

Sukupuolesi \*

- ☐ Nainen
- ☐ Mies
- ☐ Muu/en halua kertoa

Ikäryhmäsi \*

- ☐ Alle 15
- ☐ 15-17
- ☐ 18-24
- ☐ 25-34
- ☐ 35-44
- ☐ 45-54
- ☐ 55-64
- ☐ 65-74
- ☐ 75 tai yli

Päätoimesi \*

- ☐ Työssäkäyvä tai elinkeinonharjoittaja
- ☐ Työtön tai työelämän ulkopuolella (esim. vanhempainvapaalla)
- ☐ Opiskelija (2. aste tai korkeampi)
- ☐ Peruskoululainen
- ☐ Eläkeläinen
- ☐ Jokin muu

Kuinka monta henkilöä kuuluu kotitalouteesi itsesi mukaan lukien? \*

- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4
- ☐ 5 tai useampia

Asuinkuntasi \*

Onko sinulla tai perheelläsi mökkiä Kymenlaakson alueella? \*

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

Missä mökkisi ja/tai tämänkertainen yöpaikkasi sijaitsee? Voit valita kartalta tarkan yksittäisen pisteen tai rajata alueen, jonka sisällä mökkisi ja/tai yöpaikkasi sijaitsee.

Anna tarkka sijainti

Klikkaa tätä ikkunaa, niin saat sijaintimerkinnän käyttöön. Voit ottaa kiinni merkistä ja raahata sen kartalla haluamaasi kohtaan. Paina lopuksi vihreää tallennus-nappulaa.



Rajaa alue, jonka sisällä kohde sijaitsee

Klikkaa tätä ikkunaa, niin saat piirtotyökalun käyttöön. Klikkaa kartalle aloittaaksesi piirtämisen. Lopeta piirtäminen klikkaamalla aloituspistettä tai tuplaklikkaamalla hiiren vasenta näppäintä.



Kuinka monta kilometriä suunnitellen itse ajat vuodessa henkilöautolla?

- ☐ En lainkaan
- ☐ Alle 5000 km
- ☐ 5000 - 10 000 km
- ☐ 10 001 - 20 000 km
- ☐ 20 001 - 30 000 km
- ☐ Yli 30 000 km

Kuinka usein käytät asuinkunnallasi joukkoliikennettä?

- ☐ Päivittäin
- ☐ Viikoittain
- ☐ Muutaman kerran kuukaudessa
- ☐ Harvemmin
- ☐ En käytä joukkoliikennettä

Mitkä ovat suurimpia esteitä joukkoliikenteen käytölle asuinkunnallasi?

## 2/4 Alueella vierailu ja liikkuminen

Mikä on tämänkertaisen Kymenlaakson alueella vierailusi syy? Voit valita useampia vaihtoehtoja

- ☐ Mökkeily
- ☐ Kulttuuri- tai muu tapahtuma
- ☐ Kouvolan asuntomessut
- ☐ Tykkimäki
- ☐ Luontoretkeily
- ☐ Kalastus
- ☐ Marjastus/sienestys
- ☐ Sukulaisten/ystävien tapaaminen
- ☐ Ostokset

Muu syy, mikä?

Kuinka usein vieraillet Kymenlaakson alueella? Voit valita useampia vaihtoehtoja

- ☐ Harvoin (1-2 krt. vuodessa tai harvemmin)
- ☐ Satunnaisesti viikonloppuisin (5-8 krt. vuodessa)
- ☐ Lomakausina (talviloma, syysloma jne.)
- ☐ Kesäisin, mutta silloin viivyn pidempiä aikoja
- ☐ Teen useita lyhyitä vierailuja alueelle vuodessa
- ☐ Vierailen alueella useita kertoja vuodessa ja viivyn pidempiä jaksoja kerralla

Miten yleensä saavut(te) Kymenlaaksoon? Voit myös valita useampia vaihtoehtoja, mikäli matkaketjusi koostuu monesta eri kulkuvälineestä

- ☐ Omalla autolla
- ☐ Laina-autolla
- ☐ Vuokra-autolla
- ☐ Moottoripyörällä
- ☐ Junalla
- ☐ Kaukoliikenteen bussilla
- ☐ Pyörällä
- ☐ Toisen kyydissä

Muulla, millä?

Käytätkö Kymenlaakson julkisen tai yksityisen liikenteen palveluja?	En ole koskaan käyttänyt	Olen joskus käyttänyt	Käytän silloin tällöin	Käytän säännöllisesti
Paikallisbussit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Taksipalvelut	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vuokra-autopalvelut	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kaupunkipyörät	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Juna	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Kuinka tärkeäksi koet julkisen liikenteen palveluiden kehittämisen Kymenlaakson alueella?

- ☐ Erittäin tärkeäksi
- ☐ Tärkeäksi
- ☐ Melko tärkeäksi
- ☐ En kovin tärkeäksi
- ☐ En lainkaan tärkeäksi
- ☐ En osaa sanoa

Mitä uusia liikennepalvelumuotoja olisit kiinnostunut käyttämään Kymenlaakson alueella?	En lainkaan	Ehkä	Melko varmasti	Varmasti	En osaa sanoa
Kyläkyty (ks. selite alla)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lainattavat sähköautot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Maksulliset yhteiskäyttöautot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Laina-auto (naapurilta/kaverilta)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kimppakyydit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Kyläkyty on uudenlainen liikennepalvelumuoto, joka yhdistää taksi- ja bussimatkan piirteitä. Kyydin tilaaja määrittelee noutopaikan ja määränpään, ja matka yhdistetään muiden samaan suuntaan kulkevien kyyteihin.

Mitä muita mahdollisia liikennepalvelumuotoja haluaisit Kymenlaaksoon?

3/4 Vierailukohteet

Missä vieraillet ja teet ostoksesi Kymenlaakson alueella?

Kartalle on jo valmiiksi määritelty muutamia kohteita ja tapahtumia. Voit klikata valmiiksi määriteltyjä kohteita tai voit merkata kartalle omia kohteita. Kohteen valinnan/sijoittamisen jälkeen ruudulle avautuu kohteeseen liittyviä lisäkysymyksiä. Vastaa haluamiisi kysymyksiin ja paina lopuksi tallennus-nappulaa.

**Oman kohteen merkkäminen:**  
Klikkaamalla alla olevaa harmaata laatikkoa oikean otsikon alta saat sijaintimerkinnän käyttöön. Voit ottaa kiinni merkistä ja raahata sen kartalla haluamaasi kohtaan. Paina lopuksi vihreää tallennus-nappulaa. Voit merkata useita kohteita. Kaikkien eri kohteiden osalta ei kuitenkaan tarvitse laittaa merkintää kartalle, vaan voit keskittyä itsellesi tärkeisiin kohteisiin.

Ostokset

Esimerkiksi päivittäistavarat

Tapahtumat

Esimerkiksi kulttuuri- ja urheilutapahtumat

Pysyvät kulttuuri- ja huvikohteet

Esimerkiksi huvipuistot, museot ja nähtävyydet

Kansallispuistot ja muut virkistyskohteet

Esimerkiksi kalastus, marjastus, sienestys ja retkeily

Muut kohteet ja palvelut

Esimerkiksi terveyspalvelut, ravintolat tms.

Ostokset

Mikä kohde?

Milloin vieraillet tässä kohteessa? Voit valita useampia vaihtoehtoja.

Arkisin päiväkaulan

Arkisin iltapäiväkaulan

Vikoloppupäivän päiväkaulan

Vikoloppupäivän iltapäiväkaulan

Kulunka usein vieraillet tässä kohteessa?

Päivittäin

Kerran tai pari viikossa

Harvemmin

Millä kulkuvälineellä kuljet tähän kohteeseen?

Autolla

Pyörällä

Bussilla

Muulla, millä?

Jos sinua kiinnostaa tähän kohteeseen kohdistuva joukkoliikenne tai muu palvelumuoto, mikä se olisi? (kimpakyyti, yhteiskäyttöauto, taksi, tilausbussi jne.)

Tallenna

Tapahtumat

Mikä tapahtuma?

Millä kulkuvälineellä kuljet tähän kohteeseen?

Autolla

Pyörällä

Bussilla

Muulla, millä?

Jos sinua kiinnostaa tähän kohteeseen kohdistuva joukkoliikenne tai muu palvelumuoto, mikä se olisi? (kimpakyyti, yhteiskäyttöauto, taksi, tilausbussi jne.)

Tallenna

Pysyvät kulttuuri- ja huvikohteet

Mikä kulttuuri- tai huvikohde?

Millä kulkuvälineellä kuljet tähän kohteeseen?

Autolla

Bussilla

Pyörällä

Muulla, millä?

Jos sinua kiinnostaa tähän kohteeseen kohdistuva joukkoliikenne tai muu palvelumuoto, mikä se olisi? (kimpakyyti, yhteiskäyttöauto, taksi, tilausbussi jne.)

Tallenna

Kansallispuistot ja muut virkistyskohteet

Mikä kohde?

Millä kulkuvälineellä kuljet tähän kohteeseen?

Autolla

Bussilla

Pyörällä

Muulla, millä?

Jos sinua kiinnostaa tähän kohteeseen kohdistuva joukkoliikenne tai muu palvelumuoto, mikä se olisi? (kimpakyyti, yhteiskäyttöauto, taksi, tilausbussi jne.)

Tallenna

Muut kohteet ja palvelut

Mikä kohde?

Millä kulkuvälineellä kuljet tähän kohteeseen?

Autolla

Bussilla

Pyörällä

Muulla, millä?

Jos sinua kiinnostaa tähän kohteeseen kohdistuva joukkoliikenne tai muu palvelumuoto, mikä se olisi? (kimpakyyti, yhteiskäyttöauto, taksi, tilausbussi jne.)

Tallenna

## Mikä alue tai reitti Kymenlaaksossa kaipaa mielestäsi joukkoliikenteen kehittämistä?

**Alue, joka kaipaa joukkoliikenteen kehittämistä**

Klikkaa tätä ikkunaa, niin saat piirto työkalun käyttöön. Klikkaa kartalle aloittaaksesi piirtämisen. Lopeta piirtäminen klikkaamalla aloituspistettä tai tuplaklikkaamalla hiiren vasenta näppäintä.

**Reitti, joka kaipaa joukkoliikenteen kehittämistä**

Klikkaa tätä ikkunaa, niin saat piirto työkalun käyttöön. Klikkaa kartalle aloittaaksesi piirtämisen. Lopeta piirtäminen klikkaamalla viimeistä pistettä tai tuplaklikkaamalla hiiren vasenta näppäintä.

Alue, joka kaipaa joukkoliikenteen kehittämistä

Miten kehittäisit joukkoliikennettä tällä alueella?

Tallenna

Reitti, joka kaipaa joukkoliikenteen kehittämistä

Miten kehittäisit joukkoliikennettä tällä reitillä?

Tallenna

<

>

### 4/4 Lähetä vastauksesi ja osallistu arvontaan

Lähetä vastauksesi painamalla alareunasta löytyvää vihreää valmis-nappulaa.

Mikäli haluat osallistua palkintojen arvontaan, jätäthän yhteystietosi alle. Jos et halua osallistua arvontaan, voit jättää kentät tyhjiksi.

Palkinnot:

10 kpl neljän hengen lahjakortteja Kymen seudun ABC-liikennemyymälöiden noutopöytään (arvo n. 50€/kpl)

2 kpl 50€ arvoisia S-ryhmän lahjakortteja

Arvontaan voi osallistua 15.8.2019 saakka. Palkinnot arvotaan 19.8.2019. Voittajalle ilmoitetaan henkilökohtaisesti joko puhelimitse tai sähköpostitse. Mikäli voittajaa ei tavoiteta kahden viikon kuluessa arvonnasta, on järjestäjällä oikeus arpoa uusi voittaja. Arvonnasta vastaa Suomen ympäristökeskus.

Arvonnasta ei voida saada rahallista korvausta. Arvonnasta ei voida saada rahallista korvausta. Arvonnasta ei voida saada rahallista korvausta. Arvonnasta ei voida saada rahallista korvausta.

Palkintoja ei voi muuttaa muuhun aineettomaan tai aineelliseen hyödykkeeseen. Osallistumalla tähän arvontaan osanottajat sitoutuvat noudattamaan näitä arvonnasääntöjä.

Etunimi

Sukunimi

Puhelinnumero

Sähköposti



Valmis

## Liite 2. Kymenlaakson kevennetyn liikkumistutkimuksen rakenne

A. TAUSTAKYSYMYKSET (laita rasti ruutuun)

### 1. Sukupuolesi

nainen  
mies

## 2. Ikäryhmäsi

	7-9		25-34
	10-12		35-44
	13-15		45-54
	16-17		55-64
	18-19		65-74
	20-24		75-

### 3. Asuinkuntasi

☐ Iitti      ☐ Kotka      ☐ Virolahti  
☐ Hamina      ☐ Miehikkälä  
☐ Kouvola      ☐ Pyhtää

4. Kuinka monta henkilöä kuuluu kotitalouteesi itsesi mukaan lukien?

	1		4
	2		5
	3		6 tai useampia

5. Asuuko kotitaloudessasi alaikäisiä (<18 v.) lapsia?

	kyllä
	ei

## 6. Asuinalueesi sijainti

☐ kunnan keskusta-alueella (max 1 km keskustasta)  
☐ muualla kunnan taajamassa  
☐ taajaman ulkopuolella

7. Kuinka monta henkilöautoa kotitaloudessasi on vakituisesti käytettävissä?

☐ ei yhtään autoa  
☐ yksi auto  
☐ kaksi autoa  
☐ kolme tai useampi auto

8. Onko sinulla ajokorttia?

<input type="checkbox"/>	kyllä
<input type="checkbox"/>	ei

9. Kuinka monta kilometriä suunnilleen itse ajat vuodessa henkilöautolla?

☐ en lainkaan (esim. ei tarvetta, ei ajokorttia, alaikäinen)

☐ alle 5 000 km

☐ 5 000 – 10 000 km

☐ 10 001 – 20 000 km

☐ 20 001 – 30 000 km

☐ yli 30 000 km

## B. MATKAPÄIVÄKIRJA

Matkapäiväkirjassa matkalla tarkoitetaan siirtymistä paikasta toiseen kävellessä tai jollakin kuljettavalla. Meno ja paluu ovat erillisiä matkoja. Erillisinä matkoja ovat näin ollen mm. siirtyminen kotia töihin, paluumatka töistä kotiin, matka kotoa työpaikalta kauppaan, matka kaupasta kotiin tai työpaikalta kokoukseen meno. Kaikki matkat ovat yhtä tärkeitä, olivatpa ne tehty jalkaisin, polkupyörällä, linja-autolla, junalla, autolla tai milä tahansa kuluvälineellä. Matkoiksi luetta-  
van myös lyhyet matkat, jos ne ulottuvat pihiapiirin ulkopuolelle. Matkoiksi ei lasketa liikummista omassa pihiapiirissa tai  
tilalla eikä ammattitaitojoulojen ja muiden lähtöpaikallein työskentelevien työssään tekemiä matkoja. Myöskään  
lenkille käyntiä, koiran ulkoiluttamista tms. lähtöpaikallaan päättävää liikummista ei katsota matkaksi.

10. Täytä seuraavaan lomakkeeseen tiedot kaikista yhdensuuntaisista matkoista, jotka teit sinä arkipäivänä, kun sait postissa tämän kyselyn (jos teit yli 8 matkaa, antakaa tiedot 8 ensimmäisestä).

Jos et ole tutkimuspäivän aikana tehnyt yhtään matkaa, niin merkitse syv (vastaa kuitenkin osioihin A ja C):

☐ sairaus   ☐ loma   ☐ muualle matkustaminen   ☐ jokin muu syy

Matkapäiväkirjalomake täytetään matka (= sarake) kerrallaan ylhäältä alaspäin.

[illegible]



### C. TYYTYVÄISYYS LIIKENNEOLOSUHTEISIIN (laita rasti ruutuun)

11. Kuinka tyytyväinen olet jalankulun olosuhteisiin asuinseudullasi? Olosuhteiden osalta voit huomioida kaikki jalkaisin tekemäsi matkat, myös esimerkiksi ulkoilulenkit tai kävelyn pysäkeille.

	1 = Erittäin tytymä- tön	2	3	4	5 = Erittäin tytymä- nen	En osaa sanoa
Jalankulkuväylien määrä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jalankulkureittien jatkuvuus ja yhdistävyys	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liikenneturvallisuus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muu turvallisuudentunne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jalankulkureittien kunto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jalankulkureittien kunnossapito talvella	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Opastus ja viitoitus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jalankuluympäristön viihtyisyys ja houkuttelevuus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jalankuluympäristön esteettömyys	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Yleisarvio jalankululosuhteille	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12. Kuinka tärkeäksi koet jalankululosuhteiden kehittämisen oman liikkumisesi kannalta?

Erittäin tärkeäksi	Tärkeäksi	Meiko tärkeäksi	En kovin tärkeäksi	En lainkaan tärkeäksi	En osaa sanoa
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13. Kuinka tyytyväinen olet pyöräilyolosuhteisiin asuinseudullasi? Olosuhteiden osalta voit huomioida kaikki pyörällä tekemäsi matkat, myös esimerkiksi ulkoilulenkit tai pyöräilyn pysäkeille.

	1 = Erittäin tytymä- tön	2	3	4	5 = Erittäin tytymä- nen	En osaa sanoa
Pyöräilyväylien määrä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräilyreittien jatkuvuus ja yhdistävyys	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liikenneturvallisuus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muu turvallisuudentunne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräilyreittien kunto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräilyreittien kunnossapito talvella	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Opastus ja viitoitus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräilyreittien viihtyisyys ja houkuttelevuus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräiliikenteen sujuvuus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyörän pysäköintimahdollisuudet pysäkeillä/asemilla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyörän pysäköintimahdollisuudet muualla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Yleisarvio pyöräilyolosuhteille	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14. Kuinka tärkeäksi koet pyöräilyolosuhteiden kehittämisen oman liikkumisesi kannalta?

Erittäin tärkeäksi	Tärkeäksi	Meiko tärkeäksi	En kovin tärkeäksi	En lainkaan tärkeäksi	En osaa sanoa
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

15. Kuinka tyytyväinen olet oman asuinseudusi julkisen liikenteen palveluihin?

	1 = Erittäin tytymä- tön	2	3	4	5 = Erittäin tytymä- nen	En osaa sanoa
Joukkoliikennetyhteyden olemassaolo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taksipalvelujen saatavuus ja laatu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tiedon saaminen reiteistä, aikatauluista ja hinnoista	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Linjojen ja reittien sopivuus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etäisyys pysäkeille tai asemalle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aikataulut ja vuoroväli ruuhka-aikoina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aikataulut ja vuoroväli iltaisin ja viikonloppuina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lippujen hinnat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lipun hankinnan helppous	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Matka-aika	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aikataulussa pysyminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liikenneturvallisuus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muu turvallisuudentunne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Esteettömyys kulkuneuvossa ja pysäkillä tai asemalla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Häiriö- ja poikkeustilanteista tiedottaminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vaihto joukkoliikennevälineestä toiseen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Yleisarvio julkiselle liikenteelle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

16. Kuinka tärkeäksi koet julkisen liikenteen palveluiden kehittämisen oman liikkumisesi kannalta?

Erittäin tärkeäksi	Tärkeäksi	Meiko tärkeäksi	En kovin tärkeäksi	En lainkaan tärkeäksi	En osaa sanoa
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17. Kuinka tyytyväinen olet henkilöautoilun liikenneolosuhteisiin asuinseudullasi?

	1 = Erittäin tytymä- tön	2	3	4	5 = Erittäin tytymä- nen	En osaa sanoa
Liikenteen sujuvuus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Matka-aika	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liikenneturvallisuus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Katujen ja teiden kunto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Katujen ja teiden kunnossapito talvella	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Häiriö- ja poikkeustilanteista tiedottaminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pysäköintijärjestelyt joukkoliikenneasemilla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pysäköintijärjestelyt muualla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Yleisarvio henkilöautoiluliikenteen olosuhteille	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

18. Kuinka tärkeäksi koet henkilöautoilun olosuhteiden kehittämisen oman liikkumisesi kannalta?

Erittäin tärkeäksi	Tärkeäksi	Meiko tärkeäksi	En kovin tärkeäksi	En lainkaan tärkeäksi	En osaa sanoa
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kiitos vaivannäöstäsi! Muistathan palauttaa kyselylomakkeen sille tarkoitetussa palautuskuorella 29.5.2019 mennessä.

Liite 3. Kymenlaakson kesävierailijoille ja mökkeilijöille suunnatun kyselyn ulkopaikkakuntalaisten vastaajien kotikunnat sekä niiden prosentuaalinen jakautuminen.

Kotikunta	Mainintojen määrä	%
Helsinki	85	29,31
Espoo	16	5,52
Turku	14	4,83
Lahti	13	4,48
Tampere	12	4,14
Vantaa	10	3,45
Mikkeli	9	3,10
Järvenpää	7	2,41
Lappeenranta	7	2,41
Jyväskylä	6	2,07
Nurmijärvi	6	2,07
Oulu	5	1,72
Porvoo	5	1,72
Hyvinkää	4	1,38
Hämeenlinna	4	1,38
Kuopio	4	1,38
Laitila	4	1,38
Riihimäki	4	1,38
Tuusula	4	1,38
Vaasa	4	1,38
Kerava	3	1,03
Akaa	2	0,70
Joensuu	2	0,69
Joutsa	2	0,69
Kirkkonummi	2	0,69
Kokkola	2	0,69
Pori	2	0,69
Varkaus	2	0,69
Vääksy	2	0,69
Äänekoski	2	0,69
Alavus	1	0,34
Asikkala	1	0,34
Börköp	1	0,34
Eura	1	0,34
Forssa	1	0,34
Hartola	1	0,34
Hausjärvi	1	0,34
Heinola	1	0,34

Kotikunta	Mainintojen määrä	%
Hollola	1	0,34
Humppila	1	0,34
Hämeenkoski	1	0,34
Iisalmi	1	0,34
Ilomantsi	1	0,34
Janakkala	1	0,34
Kaarina	1	0,34
Kajaani	1	0,34
Kalajoki	1	0,34
Kangasala	1	0,34
Kauhava	1	0,34
Kokemäki	1	0,34
Kontiolahti	1	0,34
Liperi	1	0,34
Lontoo	1	0,34
Loppi	1	0,34
Ludvika	1	0,34
Muurame	1	0,34
Mäntyharju	1	0,34
Padasjoki	1	0,34
Pattijoki	1	0,34
Pirkkala	1	0,34
Pälkäne	1	0,34
Rauma	1	0,34
Rovaniemi	1	0,34
Ruokolahti	1	0,34
Salo	1	0,34
Suonenjoki	1	0,34
Sveitsi Hinwil	1	0,34
Taipalsaari	1	0,34
Tammela	1	0,34
Urjala	1	0,34
Uusikaupunki	1	0,34
Varsinais-Suomi	1	0,34
Vehmaa	1	0,34
Vihti	1	0,34
Ylivieska	1	0,34
Ylöjärvi	1	0,34